

LOT I OPLG POLSKI

NR 8—9

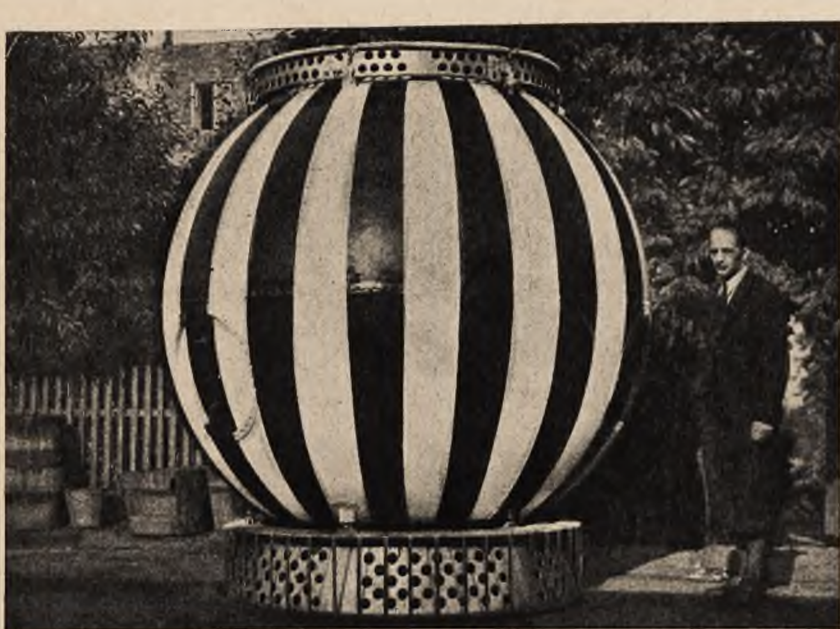
2 ZŁ

RZECZY CIEKAWE

UROCZYSTOŚĆ NA SZCZYCIE CZARNOHORY

W dniu 29 lipca r. b. odbyło się uroczyste poświęcenie i przekazanie Państwowemu Instytutowi Meteorologicznemu wybudowanego przez L. O. P. P. na szczycie Czarnohory — Pop Iwanie, Obserwatorium Meteorologiczno - Astronomicznego im. Marszałka Józefa Piłsudskiego. — Na zdjęciu obok: prezes Zarządu Głównego L. O. P. P. gen. dyw. inż. Leon Berbecki wygłasza przemówienie podczas uroczystości poświęcenia Obserwatorium.





BALONEM DO STRATOSFERY

Już niedługo wystartuje na podbój stratosfery „Gwiazda Polski". Start odbędzie się z doliny Chochołowskiej pod Zakopanem. Załogę balonu stanowić będą kpt. pil. Burzyński i dr Jodko - Narkiewicz. — Fotografia umieszczona obok przedstawia gondolę balonu pomysłu inż. Shalla.

VIII KRAJOWE ZAWODY LOTNICZE

W dniach 20—25 sierpnia r. b. odbyły się VIII Krajowe Zawody Lotnicze. Do zawodów stanęło 9 aeroklubów: Warszawski, Krakowski, Gdański, Poznański, Wileński, Lwowski, Śląski, Łódzki i Poleski. Z 41 samolotów startujących ukończyło zawody 36. W tegorocznych zawodach uzyskał I-sze miejsce Aeroklub Lwowski przed Warszawskim i Śląskim. — Na zdjęciu zwycięski zespół Aeroklubu Lwowskiego — od lewej: inż. B. Solak, mgr B. Połoniecki, W. Wilkoszewski, inż. R. Weigl (szef zespołu), R. Zwoliński i S. Kozioł.



ROK WYD. XVI – NR. 8 – 9
SIERPIEŃ – WRZESIEŃ 1938 R.

LOT I OPLG POLSKI

1923 – XV – 1938

ZESZYT, KTÓRY ODDAJEMY DO RĄK CZYTELNIKÓW, JAKO POŁĄCZONY NUMER SIERPNIOWY I WRZEŚNIOWY NASZEGO WYDAWNICTWA, POŚWIĘCILIŚMY PIĘTNASTOLECIU LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ PRZYPADAJĄCYM W ROKU BIEŻĄCYM. CZYTELNIK ZNAJDZIE WIĘC NA KARTACH PONIŻSZYCH KRÓTKI RYS DZIEJÓW ORGANIZACJI ORAZ PRZEGLĄD WYSIŁKÓW ZRZESZONEGO W L. O. P. P. SPOŁECZEŃSTWA, WALCZĄCEGO ZWYCIĘSKO O WOLNOŚĆ POWIETRZA ODRODZONEJ OJCZYZNY. WSZYSCY NASI PRZYJACIELE I CZYTELNICY, KTÓRYCH DZIEJE L.O.P.P. I JEJ DOROBEK INTERESUJE BLIŻEJ – ZNAJDĄ BOGATY, ŹRÓDŁOWY I WYCZERPUJĄCY MATERIAŁ W KSIĘDZE PAMIĄTKOWEJ WYDANEJ PRZEZ ZARZĄD GŁÓWNY L.O.P.P. Z RACJI XV-LECIA.

REDAKCJA


XV
LECIE
L.O.P.P.
1923-1938



PROF. DR IGNACY MOŚCICKI

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
WYSOKI PROTEKTOR I CZŁONEK HONOROWY L.O.P.P.

Rezultaty piętnastu lat działalności L.O.P.P. powinny być zachętą dla wszystkich obywateli do dalszej pracy na polu rozwoju potężnego lotnictwa i skutecznej obrony przeciwlotniczo-gazowej.

I. Mościcki



EDWARD ŚMIGŁY-RYDZ
MARSZAŁEK POLSKI
CZŁONEK HONOROWY L. O. P. P.

...ŻE TO HASŁO OBRONY POLSKI JEST JAKGDYBY POTĘŻNYM ŁAŃCUCHEM, KTÓRY JEST JEDNYM KOŃCEM PRZYTWIERDZONY DO POLSKI. CHODZI O TO, ŻEBY JAK NAJWIĘCEJ DŁONI CHWYCIŁO ZA TEN ŁAŃCUCH, TRZEBA GO SOBIE PRZERZUCIĆ PRZEZ RAMIĘ I CIĄGNĄĆ, CIĄGNĄĆ, CHOCIAŻBY W KRZYŻACH TRZESZCZAŁO! ABY POLSKĘ PODCIĄGNĄĆ WYŻEJ!...



GEN. DYW. DR FELICJAN SŁAWOJ SKŁADKOWSKI
PREZES RADY MINISTRÓW I MINISTER SPRAW WEWNĘTRZNYCH

„...OBRONA POLSKI NIE MOŻE SIĘ SKŁADAĆ Z JEDYNIE NAJLEPSZYCH NAWET CHĘCI POSZCZEGÓLNYCH NIEZORGANIZOWANYCH JEDNOSTEK, MUSI BYĆ KIEROWANA, JAK POWIEDZIAŁ MARSZAŁEK ŚMIGŁY-RYDZ, MUSI ZALEŻEĆ OD „JEDNOLICIE KIEROWANEJ WOLI". TĘ WOLĘ MUSIMY WYTWORZYĆ MY, POLACY, SAMI Z SIEBIE, TA WOLA MUSI Z NAS EMANOWAĆ – MUSIMY STWORZYĆ ZRZESZENIE LUDZI KARNYCH, MOCNYCH, PODPORZĄDKOWANYCH JEDNOLITYM DYSPOZYCJOM.



GEN. DYW. TADEUSZ KASPRZYCKI
MINISTER SPRAW WOJSKOWYCH

„...W OBECNEJ KONIUNKTURZE MIĘDZYNARODOWEJ, KTÓRA ZE WZGLĘDÓW NAWET TECHNICZNYCH TRWA I TRWAĆ BĘDZIE LATA, TYM CZOŁOWYM ZADANIEM, KTÓRE POLSKA ROZWIĄZAĆ MUSI DLA ZAPEWNIENIA BYTU PAŃSTWA, JEST UTRZYMANIE WŁAŚCIWEGO MIEJSCA WŚRÓD EUROPY POD WZGLĘDEM POTENCJAŁU WOJENNEGO..."



PŁK DYPL. JULIUSZ ULRYCH
MINISTER KOMUNIKACJI

„...JEDEN JEST WARUNEK ZASADNICZY, OD KTÓREGO UZALEŻNIĆ NALEŻY OSIĄGNIĘCIE OSTATECZNYCH CELÓW. WARUNKIEM TYM JEST WYTWORZENIE RUCHU MASOWEGO, RUCHU OPARTEGO NA IDEI WIERNEJ SŁUŻBY DLA NARODU I PAŃSTWA.
ŚWIADOMOŚĆ, ŻE W SZEREGACH WALCZĄCYCH O LEPSZĄ PRZYSZŁOŚĆ STOJĄ MILIONY ZORGANIZOWANYCH POLAKÓW GOTOWYCH DO NAJWIĘKSZYCH OFIAR I OTACZAJĄCYCH Z WŁASNEJ OBYWATELSKIEJ WOLI – NAJGŁĘBSZĄ CZCIĄ I WIARĄ AUTORYTET WŁODARZA NASZEJ ZIEMI – PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ I AUTORYTET SZAFARZA NASZEJ KRWI – NACZELNEGO WODZA, DAJE POCZUCIE SIŁY I ODWAGĘ REALIZACJI NAJTRUDNIEJSZYCH ZAMIERZEŃ...”



GEN. DYW. INŻ. LEON BERBECKI
PREZES ZARZĄDU GŁÓWNEGO L. O. P. P.

„...PIĘTNASTOLETNIA OWOCNA PRACA, KTÓRĄ NA KAŻDYM KROKU SPOŁECZEŃSTWO POLSKIE WIDZI, KTÓRĄ MOŻE SPRAWDZIĆ I OCENIĆ I PRZEKONAĆ SIĘ, ŻE WYSIŁKI I OFIARY OBYWATELI SĄ ZUŻYTKOWANE WYBITNIE OSZCZĘDNIE, CELOWO I PRODUKCYJNIE NA SPRAWĘ OBRONY PAŃSTWA I SPOŁECZEŃSTWA, JEST DOWODEM, ŻE LIGA OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ ZADANIA SWE ZROZUMIAŁA ŚCIŚLE, PODJĘŁA ENERGICZNIE I WYKONUJE W CAJEJ PEŁNI...”

JAK POWSTAŁA L. O. P. P.

W roku bieżącym minęło 15 lat od powstania Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. Nim omówimy okoliczności, które towarzyszyły narodzinom Ligi, warto będzie sięgnąć pamięcią dalej, aby znaleźć przyczyny powstania tej organizacji. Powstanie jakiejś organizacji, która skupia w swych szeregach większy zespół członków, jest wyrazem prądów nurtujących społeczeństwo, jego potrzeb i pragnień na polu społecznym, kulturalnym, politycznym, czy narodowym. Z chwilą, gdy jakaś myśl, czy idea, stanie się wspólną i jednakowo ważną dla większej liczby obywateli, łączą się oni, aby wspólnymi siłami zrealizować zamierzenia, przejawiające się nieraz podświadomie w mózgach i sercach jednostek.

W 1916 roku, kiedy zaświtała narodowi polskiemu jutrzenka wolności, kiedy edyktem dwóch cesarzy zapowiedziano powołanie do życia niezależnego Królestwa Polskiego na terenie dawnego zaboru rosyjskiego, społeczeństwo polskie, pomimo, że w większości nie wierzyło obiecankom austriacko-niemieckim, zdawało sobie jednak sprawę, iż sprawa niepodległości Polski znów nabrała aktualności po wiekowej niewoli. Aktualność tę z bronią w ręku wysunął Komendant Józef Piłsudski, dążący zdecydowanym krokiem na czele swych legionistów ku wolnej Ojczyźnie, uniezależnionej od opieki rosyjskiej, niemieckiej czy austriackiej. Pomimo, iż narodziny Polski niepodległej odbywały się w huku armat i zgiełku bitewnym, walczących ze sobą najeźdźców, społeczeństwo polskie już przygotowywało się do budowy zrębów swej państwowości. Było bardzo wiele do zrobienia, a czas naglił. Istniejącą ówcześnie sytuację doskonale scharakteryzował później w jednym ze swych przemówień Marszałek Piłsudski: „...Długoletnia niewola zatrzymała pod wielu względami nasz rozwój, spaczała mnóstwo naszych usiłowań. Więc teraz wszyscy obywatele wolnej Polski muszą wykorzystać czas pokoju i zdobyć się na wielki wysiłek woli, na duże natężenie pracy, aby w krótkim czasie dogonić świat cały i stanąć, jako równi, w wielkiej rodzinie wolnych narodów..."

Do jednych z bardzo ważnych dziedzin należało zagadnienie własnego lotnictwa, które nie mogło być rozwiązane, gdy na ziemiach polskich o jego rozwoju decydowali zaborcy. Zdając sobie doskonale sprawę z ważności lotnictwa dla państwa, już z końcem 1916 roku spotykamy się z przejawami usiłowań, aby powołać do życia organizację społeczną, któraby zaopiekowała się sprawami lotniczymi w Polsce. W tym okresie czasu powstaje Polskie Towarzystwo Żeglugi Napowietrznej w Warszawie. O jego powstaniu znajdujemy ciekawą wzmiankę w książce pamiątkowej, wydanej przez to Towarzystwo w 1917 roku, którą tu w oryginale przytoczymy:

„Powstanie Polskiego Towarzystwa Żeglugi Napowietrznej.

Dążeniem do urzeczywistnienia historycznego aktu z dnia 5 listopada 1916 r. w każdej dziedzinie życia narodowego, skłoniło w grudniu z. r. grono osób ze świata techniczno-sportowego do wypełnienia istniejącej u nas poważnej luki w dziedzinie żeglugi powietrznej, dziedzinie, mającej doniosłe znaczenie dla wiedzy, techniki, obrony państwa, wreszcie dla wytworzenia dzielności jednostki i narodu.

Nie naszą było winą, że na tym polu kroczymy w tyle, poza wielkimi narodami Europy. Każde poczynanie samorzutne, każdy ruch bardziej energiczny, tłumione były bezwzględnie przez rządy zaborcze. Gdy na Zachodzie, a nawet i w Rosji, lotnictwo cieszyło się pełnym poparciem rządów i szeroką pomocą materialną narodów, uwydatnioną w potężnych organizacjach aeroklubowych — u nas ofiarna praca jednostek obracać się musiała w ciasnych ramach prywatnego środowiska, bez poparcia materialnego własnego narodu, na co okupanci nie pozwalali, i pod ciągłą groźbą odpowiedzialności osobistej.

Nic więc dziwnego, że Polska w lotnictwie nie mogła dojść do poważniejszych rezultatów. Z dumą jednak stwierdzić możemy, że mimo trudności i przeszkód zewnętrznych, szliśmy choć ilościowo nieliczni, z postępem czasu, wydając ludzi wiedzy i wynalazku, wykształconych technicznie, a oddanych szczerze sprawie żeglugi powietrznej.

Stworzyć organizację opartą na niespożytych siłach narodu, mającą za zadanie skupić ludzi zawodu i zamiłowania, umożliwić im pracę, udostępnić lotnictwo nie tylko nielicznym fanatykom idei, lecz szerszemu ogółowi, oprzeć na rodzimej produkcji — oto hasło, jakim powodowali się organizatorzy Polskiego Towarzystwa Żeglugi Napowietrznej.

Dnia 11 grudnia 1916 r. statut Towarzystwa i podanie o legalizację do Tymczasowej Rady Królestwa Polskiego podpisali:

1) Zdzisław ks. Lubomirski, Prezydent m. st. Warszawy,

2) Brygadier Józef Piłsudski, członek Rady Stanu,

3) Jenerał hr. Szeptycki, komendant Legionów Polskich, obecnie Jenerał Gubernator okupacji austriackiej,

4) Inż. Stanisław Patschke, rektor Politechniki,

5) Dr Józef Brudziński, rektor Uniwersytetu i prezes Rady miejskiej.

Następują dalsze podpisy...

Na posiedzeniu pełnego komitetu organizacyjnego w dniu 17 lutego kooptowani zostali: płk. Leon Berbecki, szef sztabu komendy Legionów, ppor. January Bolesławski (obecny płk. inż. J. Grzędziński), ppor. Wacław Denhof-Czarnocki z komendy P. O. W., prof. Witoszyński, Czesław Tański, prof. por. K. Drewnowski, płk. W. Sikorski, kpt. dr M. Wyrostek i inni".

Zgodnie z założeniem P. T. Ż. N. przystąpiło do



Polskie Towarzystwo Żeglugi Napowietrznej w Warszawie. Kuratorium Pierwszych Kursów Lotniczych.

uruchomienia pierwszego kursu lotniczego. Uroczystość otwarcia kursu lotniczego odbyła się dn. 1 lutego 1917 r.:

„...W niedzielę, dnia 1 lutego o godz. 12 w południe, zebrało się przeszło 400 osób ze świata technicznego wojskowego, Zarząd Kursów, prelegenci i wreszcie słuchacze. Posiedzenie zagaił inż. Stanisław Śliwiński, zapraszając na przewodniczącego rektora St. Patschkego, który powołał na asesorów por. prof. Drewnowskiego, inż. Edwarda Natansona, radnego miejskiego i adwokata Stanisława Patka, radnego miejskiego, a na sekretarza Ludwika Pręgowskiego. Stosownie do porządku dziennego, pierwszy referat wygłosił inż. ppor. Adolf Winawer: „O potrzebie kursów lotniczych"; następny, drugi z kolei referat: „O historii i znaczeniu technicznym lotnictwa" wypowiedział inż. Zygmunt Dekler; „O współczesnej technice i przemyśle lotniczym" mówił inż. Michał Król, i wreszcie „O lotnictwie wojskowym" inż. aeron. ppor. January Bolesławski.

Następnie, w imieniu komendy Legionów, pułkownik Berbecki (powołany do Kuratorium Kursów Lotniczych) witał przyszłych lotników-bohaterów, którzy chcą bronić ojczyzny, i podkreślił przewrót, jakiego lotnictwo dokonało w sztuce wojennej. Na zakończenie przewodniczący rektor Patschke podziękował prelegentom i zakończył życzeniami powodzenia dla lotnictwa polskiego — jako symbolu upragnionego zerwania się Orła Białego do lotu..."

Jednym z najważniejszych aktów tego stowarzyszenia było przeprowadzenie Kursu Lotniczego, na który, oprócz słuchaczy cywilnych, rekrutujących się głównie ze studentów wyższych zakładów technicznych, szef sztabu Komendy Legionów płk. Berbecki odkomenderował 24 legionistów, którzy mieli stanowić kadrę przyszłego polskiego lotnictwa.

Wypadki polityczne i wojenne, jakie się później rozegrały na terenie Królestwa Kongresowego, uniemożliwiły dalszą akcję Towarzystwa.

Jeśli przyjrzymy się bliżej celom, jakie wysunęło sobie P. T. Ż. N., to zobaczymy, że w zasadzie nie odbiegały one zbytnio od celów, jakie przyjęli założyciele L. O. P. P.

Od chwili uzyskania niepodległości lotnictwo polskie powstało razem z tworzącą się armią polską. Lotnictwo to cierpiało od początku na brak personelu latającego i technicznego, brak samolotów, lotnisk, szkół i przemysłu. Mimo tych braków zorganizowało się i chlubnie spełniło swe zadania, walcząc zwycięsko na wszystkich frontach Polski.

Po wojnie lotnictwo boryka się z wszelkiego rodzaju brakami, wynikającymi z nieprzygotowania Polski do zapewnienia rozwoju lotnictwa, jako niezbędnego czynnika o znaczeniu wojskowym i państwowym. Sytuacja była nad wyraz ciężka, albowiem Polska nie posiadała własnego przemysłu lotniczego, uzależniając się całkowicie od zagranicy. W tej zdawałoby się beznadziejnej sytuacji grono patriotów z płk. inż. J. Grzędzińskim na czele (ten sam, który pod pseudonimem „January Bolesławski" brał udział w organizacji P. T. Ż. N.) dochodzi do wniosku, iż do prac nad budową własnego lotnictwa trzeba pociągnąć całe społeczeństwo. Jednostka nic nie zdziała, do tego trzeba zbiorowego wysiłku, trzeba obudzić siły w narodzie i skierować jego wzrok ku lotnictwu. Wyrazem tej idei było powołanie do życia Komitetu Organizacyjnego, który przystąpił do opracowania podstaw dla Towarzystwa — mającego przejąć na swe barki troskę o rozwój lotnictwa polskiego.

Bardzo ciekawe wspomnienia z okresu prac przygotowawczych nad stworzeniem L. O. P. P. napisał swego czasu płk. inż. J. Grzędziński, jeden z założycieli naszej organizacji [1]).

„...Była to myśl szerokiej, wielkiej, demokratycznej organizacji społecznej, nie fachowców czy sportsmenów, nie elity lotniczej, lecz ludzi dobrej woli — byłaby to Liga Przyjaciół Lotnictwa, czy Liga Lotnicza.

W maju 1922 roku rozpocząłem konferencję o tym z Sieroszewskim, Strugiem, Antonim Anuszem w Sejmie, W. Tomaszewskim i innymi. Andrzej Strug przyrzekł mi nawet napisać odezwę.

On to właściwie poradził mi tytuł Ligi Obrony Powietrznej.

Szukałem założycieli do tego towarzystwa. W tych pielgrzymkach spotykałem częstokroć przedziwne stanowiska. Oto np. p. M. B., właściciel wielkiego sklepu samochodowego w śródmieściu, ma w oknie modele lotnicze. Gdy mówię mu o konieczności Ligi Lotniczej, oświadcza mi wręcz, że wątpi, czy tam można coś zarobić. „Zresztą boję się, czy tam nie ma polityki dla p. Piłsudskiego — bo ja jestem hallerczykiem!" Odpowiedziałem mu oczywiście, że to nam nie przeszkadza, że i hallerczyka można przyjąć, a samoloty nie są ani prawe, ani też lewe. Zabrnąłem także i do popularnego w owym okresie F. Baytla, wyrzucającego oknami sensacji dość duże pieniądze — uzależnił swą odpowiedź od rady gen. Józefa Hallera i księdza biskupa. Nie wiem, co mu poradzili — ale nigdy się do mnie nie zgłosił.

Bywało także i inaczej. Tak np. ś. p. Władysław Mazurkiewicz i senator Januszewski sami się do mnie zgłaszają; ś. p. b. minister Jasionowski, ś. p. b. minister Jastrzębski i Józef Szwejcer chętnie deklarują swój akces.

W trakcie pierwszego lotu okrężnego, organizowanego przez klub 9 i 10 września 1922 roku, w wydanym przeze mnie programie puszczam pierwszą jaskółkę o Lidze w tych słowach:

„Liga Obrony Powietrznej.

Liga Obrony Powietrznej powstaje przy Aeroklubie Rzeczypospolitej Polskiej, jako organizacja ogólnonarodowa, do której przyjmowani będą wszyscy.

Polska posiada obecnie nikłą w porównaniu z sąsiadami z zachodu i wschodu flotę powietrzną. Wzmocnienie naszego lotnictwa związane jest z miliardowymi wydatkami, których budżet państwowy w pełni nie wytrzymuje. Ponieważ jednak przyszła wojna odbędzie się w powietrzu, a zwycięzcą zostanie ten, kto posiadać będzie najsilniejsze lotnictwo, przeto dążeniem całego narodu musi być budowanie lotnictwa polskiego.

Niech wśród członków Ligi nie zabraknie nikogo; komu drogą jest nasza niepodległość, niechaj śpieszy z ofiarami".

Był to ballon d'essai, bo dopiero dnia 12 grudnia 1922 roku na Walnym Zebraniu Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej referuję konieczność zorganizowania Ligi Obrony i poparcie tej myśli przez Aeroklub i przez lotników. Przyznam się, iż nie sądziłem, że spotkam się z takim oporem, polegającym nie tylko na powątpiewaniu w zdolność życiową takiej organizacji, ale też i na tym przypuszczeniu, że Liga wyciągnie wszystkie siły z Aeroklubu (co zresztą było istotnie słuszne). Między przeciwnikami tej organizacji byli nawet wybitni lotnicy (jak np. ppłk. Rayski), których nie można wszak posądzić o obojętność dla idei lotnictwa. Toteż idea L. O. P. P. uzyskała na tym zebraniu nieznaczną tylko większość.

A już dnia 25 maja 1923 roku — Tadeusz Jasionowski, Władysław Mazurkiewicz i ja nieśliśmy dumnie

---

[1]) XV-lecie L. O. P. P.

z Ministerstwa Spraw Wewnętrznych pierwszy podpisany przez nas i zatwierdzony statut Ligi Obrony Powietrznej Państwa (nr rej. 898). Statut ten długo jeszcze rozpowszechnialiśmy jako maszynopis, bo nie stać nas było na druk.

W ślad za tym zwołaliśmy pierwsze zebranie założycieli Ligi dla wyboru organizacyjnego komitetu..."

W kwietniu 1923 roku, po długich zabiegach, powstaje Komitet Organizacyjny, który rzucił pierwsze hasła: „o znaczeniu i roli lotnictwa rodzimego i okoliczności jego rozwoju; podkreślono apolityczność stowarzyszenia oraz podano zarys programów przyszłych prac Ligi. Spowodowało to, że w bardzo krótkim czasie przystąpiła do współpracy propagandowo-organizacyjnej znaczna liczba osób, w skrócie tak zwanych wówczas członków - założycieli, we wszystkich dzielnicach Rzeczypospolitej. Członkowie ci, rozumiejąc, że na zaczątek organizacji trzeba także sporych funduszów, opodatkowali się, jako minimum, kwotą po zł 25.— miesięcznie. Pozwoliło to przystąpić niezwłocznie do zorganizowania biura centralnego w Warszawie i zawiązania żywego kontaktu z powstającymi z tych samych funduszów placówkami Ligi O. P. P. na prowincji.

Pierwszy Statut Ligi Obrony Powietrznej Państwa przyjęty został przez Ogólne Zgromadzenie Delegatów Członków Założycieli na tymże zebraniu w 1923 roku, a w dniu 19 czerwca tegoż roku drugie Ogólne Zgromadzenie zaaprobowało działalność Komitetu Organizacyjnego i poleciło mu dokonać statutowego wyboru władz Ligi.

W dniu 4 sierpnia 1923 r. ukonstytuował się skład pierwszych władz Ligi Obrony Powietrznej Państwa: Rady Głównej, Zarządu Głównego i Głównej Komisji Rewizyjnej.

W końcu 1924 roku, na pierwszym Zjeździe Prezesów Komitetów Wojewódzkich, wytknięta została zasadnicza linia działalności programowej Ligi Obrony Powietrznej Państwa; na Zjeździe tym jednomyślnie przyjęto następujący program pracy:

1) budowa Instytutu Aerodynamicznego,
2) szkolenie pilotów,
3) szkolenie mechaników lotniczych,
4) budowa lotnisk i hangarów,
5) szerzenie oświaty lotniczej przez popieranie badań teoretycznych i praktycznych w zakresie lotnictwa oraz popieranie sił fachowych.

Przy omawianiu programu prac, Zjazd wyraził wówczas opinię, że przeprowadzone przez L. O. P. P. prace programowe w zakresie rozwoju lotnictwa powinny zostać uzupełnione programem obrony ludności cywilnej od ataków gazowych w czasie wojny i zlecił Zarządowi Głównemu nawiązanie ściślejszego kontaktu z Towarzystwem Obrony Przeciwgazowej.

Z czasem zgodnie z wolą najwyższych czynników państwowych nastąpiło połączenie Ligi Obrony Powietrznej Państwa z Towarzystwem Obrony Przeciwgazowej, pod nazwą do dziś dnia obowiązującą: Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.

Jak widzimy z tego krótkiego zarysu historycznego, powstanie L. O. P. P. było nie tylko koniecznością państwową, lecz, coby głównie należało podkreślić, wynikiem dążeń społecznych do rozwiązania zagadnień lotniczych w Polsce nie tylko przy udziale czynników rządowych i wojskowych, ale i staraniem i ofiarnością szerokich rzesz społecznych.

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej zdała już swój egzamin życiowy. W ostatnio wydanej przez Zarząd Główny L. O. P. P. księdze „XV-lecie L. O. P. P." znajdujemy bardzo dużo ciekawego i interesującego materiału historycznego oraz sprawozdawczego, który obrazuje dokładnie działalność tej tak zasłużonej i pożytecznej organizacji społecznej. W szeregu tych zasług, o których nam mówi „XV-lecie", zdaje się, że najważniejszą zasługą L. O. P. P. jest to, iż zagadnienia lotnicze, ograniczone początkowo do ciasnych ram „urzędowych", przeszły w sferę zainteresowania całego patriotycznie myślącego społeczeństwa polskiego. *W.*



Skrzydła

PRZYJACIELU, NA MIĘKKOŚĆ ZIELONĄ OZIMIN
PADNĄ CIENIE WOJENNE — CZARNE PTAKI MROKU,
I STOCZĄ SIĘ KOŁAMI, KOŁAMI SREBRNYMI
ESKADRY NISZCZYCIELSKIE Z NIEBA RDZAWYCH STOKÓW.

PRZYJACIELU LOT STROMY, TON WYSOKI MASZYN,
TRWOGĄ ZABRZMI NAD SERCEM I NAD ŻYCIEM NASZYM.

ROZWINIE SIĘ ROZŚPIEWA W ŚLIZGACH JĘK STALOWY,
METALICZNE ŻURAWIE CIAŁA CHMUR PRZEBODĄ,
POWSTANIESZ WÓWCZAS W LĘKU, NIE ODEJMIESZ GŁOWY
GROMOM BOMB, KTÓRE ZIEMIĘ W SZARY PROCH ROZBURZĄ...

CIĘŻKI LOS CIĘ OPLĄCZE, ZAKRĄŻY NAD TOBĄ
ZAGŁADĄ I MŁOTEM ŚMIERCI, UPORCZYWĄ WRÓŻBĄ

OTO TAK PRZYJACIELU, BIAŁE DŁONIE KOBIET,
OD PIOSENEK ŻOŁNIERSKICH ROZMAJONE OCZY
ZGASNĄ, I BĘDZIESZ DŹWIGAŁ KAŻDĄ MYŚL W ŻAŁOBIE,
SŁABOŚĆ W CHWILI WOJENNEJ DUSZĘ TWOJĄ STOCZY.

KRAJ NIE ZAMKNĄŁ SIĘ ZIEMIĄ, KRAJ UCHODZI W NIEBO,
ROŚNIE JAK WIELKI ODDECH I BŁĘKITY ZGARNIA,
KRAJ TO NIE KAMIEŃ TYLKO I ZBOŻE I DRZEWO,
TO WIELKOŚĆ WYPISANA NA OBŁOKÓW DARNIACH.

PRZYJACIELU POWODZIĄ CZASU W DAL NIESIONY,
W BURZE WIEKÓW ŻELAZNE CO NA POLSKĘ CIĄGNĄ,
MŁODOŚĆ SWOJĄ ŁĄCZ W LIGĘ POWIETRZNEJ OBRONY
NIM WOJNA GŁOWĘ KRWAWĄ OWIONIE CHORAGWIĄ,
NIM ZBRAKNIE SIŁ DO MODLITW I WIARY W MOC STALI,
NIM POŻAR ZATLI ŻYCIE I SMUTEK JE SPALI.

W LIGĘ PRAWDY SKRZYDLATEJ CO SIŁĘ I CIEBIE
LOTAMI ŚMIGŁYCH PTAKÓW ROZWICHRZY PO NIEBIE,
PTACTWEM POLSKIM, DRAPIEŻNYM PRZYSZŁE DNI ZALUDNI,
NOCE W SREBRZE I ZŁOTE UPAŁY POŁUDNI.

O PRZYJACIELU PAŃSTWO TO SŁOWO TAK TWARDE,
BO KRWIĄ KUPIONE WŁASNĄ I ZAKRZEPŁE W PRAWDĘ,
UNIEŚ JE PONAD ZIEMIĘ, PTAKIEM PRZETNIJ NIEBA
I SŁUCHAJ, SZUMIĄ WIEKI, KTÓRE ZDOBYĆ TRZEBA.

O PRZYJACIELU, PRAWEM WOJENNYCH ORĘŻY
TYLKO SKRZYDŁAMI SKRZYDŁA MŁODOŚĆ TWA ZWYCIĘŻY.

JULIUSZ ZNANIECKI



L. O. P. P. I OBRONA PAŃSTWA

„ażeby Polska porzuciła swary, nieporozumienia o drobne nieraz sprawy"... boć „wszystko w dokonaniu swym ma służyć jednemu celowi". (słowa wypowiedziane przez P. Marszałka Śmigłego-Rydza na uroczystościach toruńskich).

Na pokazach lotniczych w Toruniu, w obecności Marszałka Śmigłego Rydza zademonstrowano skoki zespołowe oddziałów spadochronowych L. O. P. P.

Pokazy te stanowiły finał części wielkich uroczystości toruńskich, a mianowicie, otwarcia ośrodka sportu lotniczego w Toruniu, którego prezesem jest wierny uczeń i najbliższy współpracownik Marszałka Śmigłego-Rydza z okresu wojny a obecny inspektor armii gen. Bortnowski.

Pod egidą Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, a kierownictwem niestrudzonego jej budowniczego i prezesa inż. gen. L. Berbeckiego — skupia się coraz to większe grono obywateli państwa, by porwani jego wiarą w lepsze jutro Polski, a pomni na to, co Wielki i wiecznie u nas żywy, najstarszy Żołnierz obecnego pokolenia powiedział: „kto bowiem stoi na miejscu, ten się cofa" — wspólnie wszyscy stali się tymi, co tę Polskę robią silną, mocną, pewną siebie i zasobną.

A kiedyż może się to stać? Wtedy, gdy przed oczami naszymi stale mieć będziemy niczym groźne memento: „Polska otoczona jest przez nieprzyjaciół, którzy czyhają na chwilę jej słabości, by ją z powrotem w nicość obrócić, by znowu stała się ona igraszką w ich rękach i polem wyzysku jej sił, pracy i dobra na rzecz innych".

Dlaczego wtedy? — Właśnie dlatego, że mimo iż troska spędza nam nieraz z powiek sen w nocy, mimo, że tysiące i tysiące żyją w biedzie i walczą o kęs chleba — to mimo wszystko, tam spod serca, z jaźni naszej wydobędziemy wówczas tę wielką moc, tę wielką siłę moralną i wiarę w siebie co z nas olbrzymów uczyni i tchnie w nas ducha czynu i zwycięstwa.

W dobie obecnej, gdy obok lemiesza — miecz u boku dzierżyć trzeba, musimy pamiętać, że zjednoczeni w tym wielkim wysiłku i pracy nad rozbudową i obronnością Ojczyzny naszej — łatwiej wszyscy tam znajdą serca, które będą gotowe zawsze zważać na ton serca swych przyjaciół.

I oto stworzono organizację, gdzie wielcy i mali, mędrcy i prostaczkowie, bogaci i biedni, ci z lewa i prawa — wszyscy razem tworzą jedną wielką rodzinę, złożoną z ludzi dobrej woli, ludzi, co chcą choć na tym odcinku swą cegiełkę do tej wielkiej budowy dołożyć, dać swój trud lub grosz zapracowany w trudzie i pocie. Taką organizacją winien być L. O. P. P. — taką organizacją chce być i jest nią.

Dziś naród i państwo zaufały i przez władze swoje powierzyły L. O. P. P. wielkie zadanie, zadanie przygotowania licznych kadr specjalistów w zakresie sztuki wojennej, w zakresie jej najbardziej czułego miejsca — a mianowicie: lotnictwa i obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej. L. O. P. P. więc ma spośród mas przygotować i wyszkolić pilotów, mechaników lotniczych, obserwatorów, spadochroniarzy, konstruktorów itd.

Z powyższego widoczną się staje wielka rola L. O. P. P. w zakresie obrony państwa.

Praca w terenie staje się być coraz żywszą, istotniejszą i wypływającą ze szlachetnej rywalizacji o dobro i rozwój organizacji.

Każda jednostka więc musi teraz, zwłaszcza teraz, stawiać sobie samemu zadania i powiększyć pole działania.

Nie będę wymieniał licznych sukcesów, jakie osiągnęła w dziedzinie obrony powietrznej państwa L. O. P. P. w początkowym okresie swego rozwoju, ale wystarczy spojrzeć na dwa poniższe zestawienia, by zrozumieć, jaką siłę przedstawia L. O. P. P.

Oto w zaraniu swej działalności L. O. P. P. posiada w swym gronie około 210 tysięcy członków (rok 1925), a już w latach następnych ilość ta bardzo szybko wzrastała:

1928 r. —	około	349.000	członków
1930 r. —	„	600.000	„
1932 r. —	„	880.000	„
1934 r. —	„	1.250.000	„
1936 r. —	„	1.480.000	„
1938 r. —	„	1.700.000	„ — co stano-

wi 5% ludności Rzeczypospolitej. Jak na nasze warunki geopolityczne i kwestie obronności — to jeszcze zbyt mała ilość tych, co winni się znaleźć w szeregach L. O. P. P., w szeregach czynnych, aktywnych członków.

Jeżeli spojrzymy na wzrost wpływów, jakie L. O. P. P. osiągnęła — to zobaczymy, że i tu tempa jeszcze właściwego nie osiągnęła.

1928 r. —	około	5.328.000	zł
1930 r. —	„	5.000.000	zł
1932 r. —	„	4.200.000	zł
1934 r. —	„	6.000.000	zł
1936 r. —	„	8.000.000	zł
1938 r. —	„	10.000.000	zł

Suche cyfry same za siebie zwykle mówią, ale entuzjazm i wiara tych żołnierzy „lopowskich" trwa i trwać będzie, a w pracy pozytywnej te dwa elementy odgrywały i odgrywać będą zawsze najważniejszą rolę.

Realizowany konkretnie, z żołnierskim uporem i energią uniwersał prezesa L. O. P. P. gen. L. Berbeckiego wydany w 1935 r. dla uczczenia pamięci Wielkiego Budowniczego Polski, i Jej Wskrzesiciela, — stale jest aktualny i stale stanowi podstawę do akcji w zakresie obrony powietrznej i przeciwgazowej.

Liczby i dane cyfrowe oraz objektowe stale się zwiększają, lecz duch, intencja — pozostaje zawsze ta sama.

Dzisiaj możemy śmiało powiedzieć, że ten może nieco wolny, ale jednak stały rozwój organizacji — świadczy nie tylko o tężyźnie samej instytucji, ale również

o wzmacnianiu się zaufania społeczeństwa, a to już stanowi bardzo wielki i cenny kapitał.

Rozbudzone wśród młodzieży i starszych zamiłowanie i serce do lotnictwa, jako do sportu i broni — to znowu jeden z wielkich plusów, bodajże najcenniejszy, wśród tych, na które składają się i inne elementy, w zakresie obronności Państwa.

Polska młodzież akademicka zrozumiała dobrze znaczenie tej instytucji i na zew jej ochoczo garnie się do pracy i to do pracy znojnej, ofiarnej często, płaconej krwią i życiem, oraz poświęceniem wolnych chwil od studiów w uczelniach. Pięknie, godnie i po polsku brzmi hasło: „Nie można być członkiem Bratniaka, nie będąc członkiem L. O. P. P.".

I poszedł w masy zew, poszedł na wieś polską, która kocha swą armię, kocha tych, co dla niej pracują, co pracują nad wykuciem tej potężnej opoki, o którą musi się rozbić każda nawałnica.

Liczne pokazy urządzane staraniem L. O. P. P. są najlepszą propagandą wśród mas. Z dumą mogę powiedzieć, że stojąc wśród nich czy to na wsi, czy w mieście, słyszałem zdanie w tym rodzaju: „chwała Bogu, — dyć i my teraz będziema mogli prać tych, co nam w zagony nasze liźć będą chcieli, mamy tyż już wszystko i aroplany i armaty i czołgi i takich, co się nie boją skakać". Tak! I chłop i robotnik i inteligent lubią popatrzeć na efektywną pracę i dorobek tak materiałowy, jak i ludzki w zakresie obrony państwa — chcą się napawać dumą, że Polska dziś już kroczy w rzędzie narodów silnych i mocnych i że grosz dawany ofiarnie, często spod serca, idzie na cel wielki, idzie na zapewnienie potomności naszej bytowania w silnej i dobrze zagospodarowanej Ojczyźnie, wolnej od strachu przed sąsiadami, zapewniającej nam 100% bezpieczeństwa i spokój w pracy i dorabianiu się. Tak, dla tych celów warto ponieść ofiary, i chętnie winni ponosić je wszyscy.

Nie ma prawie takiej dziedziny w lotnictwie, której by L. O. P. P. nie objął, tworząc coraz to nowe i nowe ogniwa w łańcuchu poczynań i prac, niejednokrotnie nawet wyprzedzając zamiary poczynań państwowych.

Fabryki, lotniska, samoloty, szybowce, szkoły, skocznie spadochronowe itd. — to materiał; kadry pilotów, mechaników, skoczków spadochronowych itd. — to ludzie — razem — to dwa elementy, na których opiera się zdolność mobilizacyjna lotnictwa. To wszystko trzeba przygotować, wyszkolić, opanować i uzasobnić. To ma wykonać nie tylko wojsko, rząd — to ma wykonać społeczeństwo.

Całe społeczeństwo musi brać w tym udział! I to dziś zaczynamy rozumieć.

L. O. P. P. jest właśnie tą instytucją, która ma pomóc rządowi i wojsku. L. O. P. P. jest tą organizacją, która ma wciągnąć do tej pracy jak najszerszy ogół.

I prowadzi tę pracę — prowadzi wytrwale i konsekwentnie. Te setki samolotów, szybowców, silników, te dziesiątki szkół, lotnisk i wszelakiego rodzaju sprzętu — te instytuty i fabryki — te subsydia itd. — wszystko razem — to namacalny i jasny dowód tej pracy. Te kadry przygotowującej się młodzieży, kształcącej i bogacącej swą wiedzę i ducha w dziedzinie lotnictwa, obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej — to żywy pomnik i czuły głośnik w narodzie.

A ci już dziś cisi, spoczywający ofiarnie w mogiłach, padli dla dobra sprawy, ćwicząc się i hartując ducha — ci wieczni nasi wierzyciele — czym oni są? Są tym wiecznym nakazem, który musi iść w naród, a który mówi: po przez ofiarną, wytrwałą, i zgodną pracę, po przez czyn i odwagę, której nam w piersiach nie brak, — musicie społem iść i walczyć z przeciwnościami, a zwycięstwo będzie wasze, i Ojczyzna na pewno będzie silna, potężna i bogata, — tym spłacicie dług zaciągnięty wobec nas i towarzyszy naszych, którzy wcześniej od nas w walkach legli, by wyście byli wolni i zasobni w Wolnej Ojczyźnie!

kpt. T. Jusiński





POLITYKA LOTNICZA L.O.P.P.

Od chwili powstania L. O. P. P. aż po dzień dzisiejszy sprawy lotnicze były najważniejszym zagadnieniem, do rozwiązania których zużywała Liga najwięcej sił i środków. Zagadnienia te były najrozmaitszego rodzaju i powstawały w wyniku polskiej sytuacji lotniczej danego okresu czasu. Szereg spraw lotniczych, które swego czasu prowadziła L. O. P. P., został przyjęty przez departamenty lotnictwa cywilnego czy też wojskowego. Nie umniejszało to zakresu prac Ligi, albowiem z każdym rokiem powstawały nowe zadania, wynikające, jak już mówiliśmy, z takich, czy innych potrzeb lotnictwa polskiego.

W latach dawniejszych popieranie lotnictwa polskiego przez L. O. P. P. ograniczało się w wielu wypadkach do subwencji finansowych, udzielanych lotnictwu sportowemu i wojskowemu. Rola zatem Ligi sprowadzała się do roli ofiarodawcy, który nie miał bezpośredniego wpływu na kontrolę, gospodarkę i należyte zużycie ofiarowanych sum.

Od kilku lat sytuacja dotychczasowa uległa radykalnej zmianie. Zarząd Główny na wniosek i pod kierownictwem swego prezesa rozpoczął stopniowe ograniczanie udzielanych subwencyj, przejmując w swoje ręce administrowanie sumami, przeznaczonymi na popieranie lotnictwa polskiego. Wychodzono z zupełnie słusznego założenia, aby największej w Polsce organizacji społecznej, jaką jest L. O. P. P., nie ograniczać tylko do zbierania pieniędzy i udzielania subwencyj osobom, instytucjom i towarzystwom lotniczym, ale żeby Liga realizowała program lotniczy we własnym zakresie.

Szkoła pilotów w Stanisławowie.



O jakiż tu program chodzi? Odpowiedź jest łatwa — chodzi o to, aby lotnictwu polskiemu dostarczyć jak najwięcej wyszkolonych pilotów i sprzętu lotniczego, lotnisk i szkół lotniczych. Oczywiście, że chodzi tu o takich pilotów, którzy stanowiliby najwięcej wartościowy element dla lotnictwa wojskowego, to znaczy z kategorii przedpoborowych. Młody człowiek w wieku przedpoborowym, posiadający należyte wyszkolenie lotnicze stanowi cenny materiał dla lotnictwa wojskowego. Podczas obowiązkowej służby wojskowej wyszkala się go na pilota wojskowego, po czym pozostaje nadal w wojsku, jako zawodowy, albo też przechodzi do rezerwy, stanowiąc wysokowartościowy element rezerw lotniczych na wypadek wojny.

Ten na pozór prosty program nie jest tak łatwym do realizacji, jak to się przedstawia z pierwszego rzutu oka. Od razu nasuwa się myśl, dlaczego programu tego nie realizuje lotnictwo wojskowe we własnym zakresie. Przecież chodzi tu w ostatecznej konsekwencji o wyszkolenie pilota wojskowego. Istotnie tak jest, ale gdy uprzytomnimy sobie wszystkie względy, które warunkują wyszkolenie pilota wojskowego, to dojdziemy do różnych ciekawych wniosków.

Otóż, według obowiązujących przepisów personel latający (pilot, obserwator, strzelec samolotowy) lotnictwa rekrutuje się z ochotników. Innymi słowy młody człowiek powołany do służby w lotnictwie szkoli się na pilota ochotniczo, z własnej i nieprzymuszonej woli, o ile odpowiada warunkom fizycznym i moralnym. Jest to jedyny rodzaj broni, gdzie kandydat zgłasza sam chęć wyszkolenia się w powietrzu. Opierając zatem rekrutację personelu latającego na służbie ochotniczej trzeba nastawić odpowiednio aparat propagandowy i uświadamiający, który by skłonił jak najliczniejsze rzesze mło-

dzieży polskiej do zgłaszania się do służby w lotnictwie. Młodzieży tej trzeba dużo i najlepszego gatunku, tak pod względem fizycznym jak i moralnym. Warto tutaj przypomnieć, że spośród zgłaszających się do lotnictwa kandydatów już przy wstępnych badaniach odpada olbrzymi procent z powodu wad i niedomagań fizycznych. Wartości moralne muszą być olbrzymie i oparte na zamiłowaniu do lotnictwa, jeśli chcemy, by kandydat na pilota podołał ciężkim obowiązkom, jakie go czekają w przyszłej służbie lotniczej.

Akcji propagandowo-uświadamiającej nie może robić wojsko, bo nie jest do tego ani powołane, ani przygotowane. Natomiast doskonale nadaje się do tego L. O. P. P., jako instytucja społeczna, której blisko połowę członków stanowi młodzież szkolna. Liga rozumie swoją rolę, trafiając do młodzieży poprzez modelarstwo lotnicze, propagandę w szkołach, wydawnictwa, publikacje, uroczystości lotnicze i pokazy, aby skłonić jej zamiłowanie i upodobania ku lotnictwu.

Następuje druga faza pracy. Jednocząc w swych szeregach olbrzymie zastępy młodych entuzjastów lotnictwa z całej Polski, L. O. P. P. nie może ograniczyć się tylko do samej propagandy, ale musi dać wybranej młodzieży możliwość zrealizowania pragnień, które w duszach tej młodzieży sama wywołała. Najlepiej temu celowi odpowiada szybownictwo, które jest nie tylko sportem pomocniczym do właściwej nauki latania, ale i szkołą charakterów, wyrabiającą w młodzieży te wszystkie dodatnie cechy (odwaga, zimna krew, decyzja itd.), które są niezbędne dobremu pilotowi. Poprzednio L. O. P. P. finansowała szybownictwo, dziś prowadzi go we własnym zakresie w kilkunastu szkołach szybowcowych, rozsianych po całej Polsce.

Trzecia i ostatnia faza przygotowania młodzieży do służby w lotnictwie, to pilotaż na samolotach. Okres obowiązkowej służby wojskowej jest w zasadzie za krótki, aby z kompletnego laika zrobić dobrego pilota wojskowego. Daleko łatwiej i szybciej idzie wyszkolenie, jeżeli kandydat na pilota wojskowego, przystępując do służby w wojskach lotniczych ma już za sobą wyszkolenie wstępne na kursach szybowcowych i w szkołach pilotów typu podstawowego, ukoronowane dyplomem pilota turystycznego. W wojsku odpada wtedy obowiązek długiego i żmudnego szkolenia w pilotażu wstępnym i podstawowym, a po krótkim treningu można przystąpić z kandydatem na pilota wojskowego do wyszkolenia na samolotach wojskowych. Dotychczas rolę tę częściowo spełniały aerokluby przy wydatnej pomocy finansowej L. O. P. P. Kiedy jednak rozwój lotnictwa polskiego wzmógł wymagania ilościowe i jakościowe od przyszłych pilotów wojskowych zrodziła się potrzeba i konieczność ujęcia wyszkolenia pilotów przedpoborowych przez L. O. P. P. we własnym zakresie. Dzięki inicjatywie Prezesa Zarządu Głównego L. O. P. P. i w porozumieniu z odnośnymi władzami lotniczymi w krótkim przeciągu czasu zbudowano cztery szkoły pilotów, które zdolne są corocznie wyszkolić kilkuset pilotów turystycznych. Wyszkolenie w ośrodkach szybowcowych i szkołach pilotów jest całkowicie dostosowane do potrzeb i wymagań lotnictwa wojskowego. Nie trzeba dodawać, że szkoły o których mowa mogą bardzo łatwo zwielokrotnić swą produkcję na wypadek wojny.



Aleksandrowice. Szkoła pilotów.

Aby wyszkolenie lotnicze młodzieży miało zapewnioną ciągłość i stałość, potrzebne są szybowce i samoloty, oraz szybowiska i lotniska wraz z odpowiednimi urządzeniami naziemnymi. Idąc konsekwentnie po linii swoich zamierzeń, L. O. P. P. i w tej dziedzinie dostosowała swój program działania do potrzeb lotnictwa. Szybowce i samoloty są produktem polskiej myśli konstrukcyjnej i dziełem rąk polskiego robotnika. Wszystkie obecnie używane w lotnictwie samoloty szkolne i turystyczne powstały w fabryce D. W. L., zbudowanej przez L. O. P. P. Cała produkcja tych warsztatów jest w głównej mierze zakupywana przez L. O. P. P. Daje to możność rozwoju tej wytwórni, tworzenia nowych typów samolotów i coraz to doskonalszych.

Sprawdzianem pracy lotniczej w L. O. P. P. są doroczne krajowe zawody modelarskie, szybownicze i sa-



molotów turystycznych, na których młodzież wyszkolona w ośrodkach i szkołach L. O. P. P. ma możność zadokumentowania swych umiejętności i wartości swego sprzętu. Udział zespołów i drużyn reprezentacyjnych, wysyłanych przez L. O. P. P. na zawody międzynarodowe jest nagrodą dla najlepszych i oceną wartości próby sił z konkurencją zagraniczną.

Nie tak dawno, bo raptem kilka lat minęło od momentu, kiedy Prezes Zarządu Głównego, gen. L. Berbecki rzucił hasło: „Uczmy się latać". Rzucił hasło, zapowiadając jego realizację wśród najszerszych warstw młodzieży. Sceptycy zapatrywali się nieufnie, inni dowodzili, że do realizacji tego hasła nie jest powołana L. O. P. P., a instytucje w rodzaju aeroklubów. Swój brak wiary w zdolności L. O. P. P. do tego rodzaju pracy opierali na ówczesnym stanie rzeczy, gdzie L. O. P. P. ograniczała swą rolę przeważnie do subwencjonowania poczynań lotniczych innych organizacyj, nie biorąc sama bezpośrednio czynnego udziału w pracy nad rozwojem i rozrostem lotnictwa polskiego. Pomimo szeregu trudności L. O. P. P. z godną podziwu wytrwałością i zapobiegliwością, dzięki niezwykłej energii swego kierownika i w myśl jego wskazań potrafiła zebrać odpowiednie fundusze, pobudować szereg szkół szybowcowych i lotniczych, zaopatrzyć je w sprzęt i poprowadzić wyszkolenie młodzieży we własnym zakresie i pod własnym nadzorem. Miliony złotych zebrane wśród społeczeństwa zostały najlepiej dla lotnictwa polskiego zużyte. Hasło, które było słowem, przyoblekło się w żywe kształty: 4 szkoły pilotów, 17 szkół szybowcowych, całe setki nowych samolotów, coraz większe ilości lotnisk i szybowisk, oraz powiększająca się stale ilość wyszkolonych pilotów szybowcowych i samolotowych, — są najlepszym i widomym dowodem, że droga którą obrano aby zgodnie ze statutem popierać rozwój lotnictwa polskiego, okazała się najlepszą.

Z instytucji subwencjonującej innych, niezdolnej do realizacji programu lotniczego we własnym zakresie, L. O. P. P. radykalnie zmieniła swe nastawienie, usamodzielniając się i przyjmując na swe barki ciężar pracy twórczej nad powiększeniem rezerw personalnych i materiałowych lotnictwa polskiego.

Z tak licznych dawniej dziedzin subwencjonowanych przez L. O. P. P. pozostała tylko nauka i wiedza lotnicza oraz poczynania twórcze. Wychodząc ze słusznych założeń, że nauka w Polsce walczy ciągle jeszcze z niedostatkiem, L. O. P. P. subwencjonuje nadal instytuty naukowo-lotnicze i szkoli na swój koszt szereg przyszłych inżynierów lotniczych na politechnikach krajowych i zagranicznych. Każdy konstruktor i wynalazca lotniczy może liczyć na pomoc L. O. P. P., o ile tylko jego twórczość ma realne podstawy powodzenia dla dobra lotnictwa polskiego. Szereg najlepszych typów szybowców, motoszybowców, samolotów sportowych i szkolnych zawdzięcza dziś swe istnienie pomocy finansowej L. O. P. P.

Oto w krótkim zarysie obraz polityki lotniczej L. O. P. P., zainicjowany parę lat temu przez Prezesa Zarządu Głównego L. O. P. P., gen. L. Berbeckiego i konsekwentnie realizowanej, która wreszcie wyprowadziła zagadnienia lotnicze w L. O. P. P. na właściwe drogi. Cele, jakie sobie Liga wytknęła, są proste i jasne. A jeżeli weźmiemy pod uwagę, że głównym celem L. O. P. P., jak sama nazwa tej organizacji wskazuje, jest obrona powietrzna, to jasnym się stanie, że tą właśnie drogą zwiększa się wybitnie potencjał obrony państwa. Doświadczenia ostatnich wojen wykazują niezbicie, iż lotnictwo odpowiednio silne jakościowo i ilościowo, jest najlepszym środkiem przeznaczonym do zwalczania nieprzyjaciela powietrznego, a tym samym do zapewnienia bezpieczeństwa swemu krajowi. Aby lotnictwo było zdolne do spełniania swych zadań — musi być silne ilościowo i jakościowo, a więc musi mieć dużo doskonałych pilotów, lotnisk, szkół i samolotów. Warunkom tym może odpowiadać tylko skoordynowana praca wszystkich czynników, którym powierzono troskę o należyte przygotowanie lotnictwa do obrony powietrznej państwa. Na odcinku przysposobienia młodzieży do służby w lotnictwie, nad zapewnieniem lotnictwu szkół lotniczych i szybowcowych, lotnisk, samolotów szkolnych i treningowych, jednym słowem, odpowiednich rezerw personalnych i materialnych, L. O. P. P. zrobiła wszystko, co leży w jej możliwościach. Możliwości te będą się powiększały z roku na rok w miarę rozwoju organizacji. Im więcej L. O. P. P. będzie miała członków, im więcej okażą oni zrozumienia dla ważności zagadnień lotniczych w Polsce, tym większa będzie ofiarność społeczeństwa, a tym samym większy potencjał sił lotniczych, tworzonych przez L. O. P. P. dla dobra i bezpieczeństwa państwa.

W XV rocznicę powstania L. O. P. P. warto się nad tym zastanowić, tym bardziej, że już dziś L. O. P. P. może być dumna z dokonanego dzieła. Zadowolenie stąd płynące nie powinno ani na chwilę powstrzymywać społeczeństwa od zwielokrotnienia wysiłków nad dalszą ofiarnością na rzecz lotnictwa. Nie można ani na chwilę o tym zapomnieć, że choć lotnictwo polskie jakościowo dotrzymuje kroku sąsiadom, to ilościowo stoi jeszcze daleko poza nimi.

W.

Goleszów. Zabudowania szkoły szybowcowej.

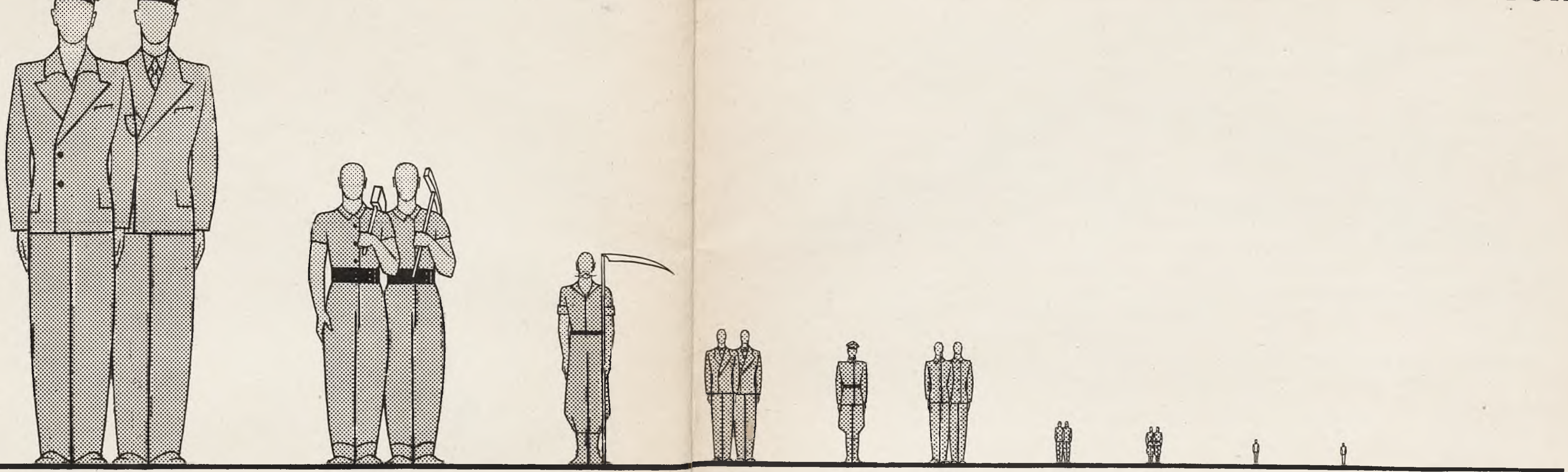


Masłów. — Uczniowie-piloci.

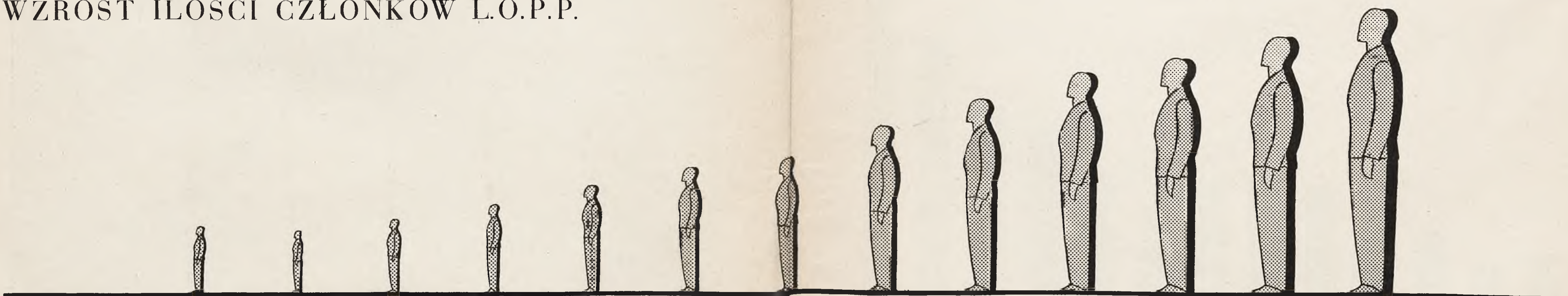




CZŁONKOWIE L.O.P.P. WEDŁUG GRUP SPOŁECZNYCH



WZROST ILOŚCI CZŁONKÓW L.O.P.P.



DZIELĄC CZŁONKÓW L. O. P. P. NA OSOBY PRYWATNE I URZĘDNIKÓW PAŃSTWOWYCH OTRZYMAMY:

Osoby prywatne stanowią . . . . 78,3% Urzędnicy państwowi (wszelkich resortów) . 21,7%

WZROST WPŁYWÓW L. O. P. P.

Na wpływach L. O. P. P. stan gospodarczy naszego kraju wyciska wyraźne piętno. Z pierwszych trzech lat istnienia L. O. P. P., tj. 1923—1925, mamy tylko łączną kwotę, przekraczającą nieco trzy miliony złotych. Następnie wpływy dość szybko rosną, przekraczając w roku 1928 — u szczytu koniunktury gospodarczej — 5,3 miliona zł.

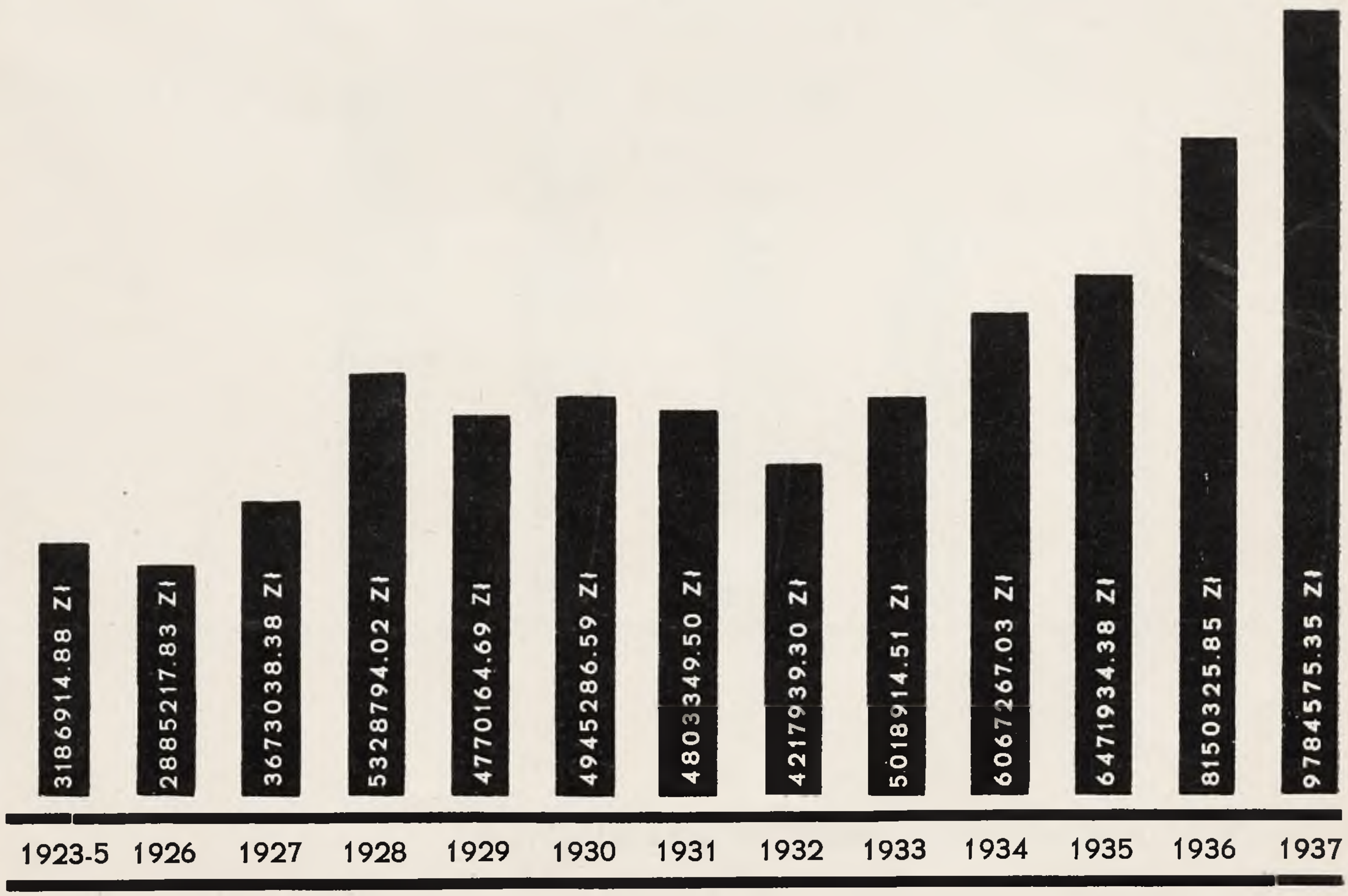
W latach 1929—1933 wzrost wpływów jest zahamowany, zaznacza się nawet pewna ich zniżka (w 1932 r. o z górą milion zł). W 1933 r. wpływy znowu wzrastają, lecz nie osiągają jeszcze poziomu z 1928 r.

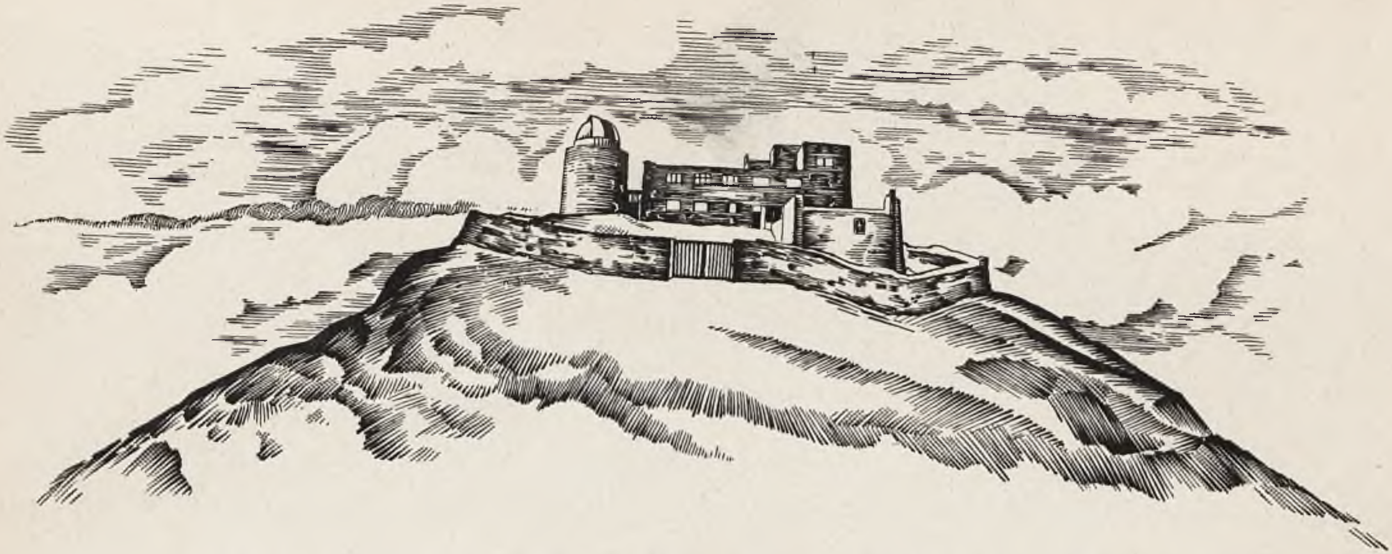
Dopiero reorganizacja administracji L. O. P. P., dokonana w r. 1933, kładzie kres temu niepożądanemu zjawisku.

Na skutek ogólnego usprawnienia działalności władz L. O. P. P., wzmożenia propagandy i pewnej poprawy położenia gospodarczego kraju, wpływy L. O. P. P. już w 1934 r. przekraczają 6 milionów złotych, w roku następnym zwiększają się o około pół miliona, w 1936 r. — o około 1 milion 600 tys. zł, w 1937 r. wykazują to samo tempo wzrostu i osiągają prawie 10 milionów (9.784.575) zł.

Trzeba jeszcze zaznaczyć, że w ciągu piętnastolecia majątek jej od zera — gdy nawet statut stowarzyszenia był pisany na maszynie, z braku środków na wydanie broszurki — drukowanej — osiągnął cyfrę kilkunastu milionów złotych.

Podobne wyniki piętnastoletniej działalności L. O. P. P. i Przeciwgazowej dobitnie świadczą o skuteczności prowadzonej przez nią akcji i wysokim stopniu uświadomienia obywatelskiego naszego społeczeństwa, które działalność tę wspiera moralnie i materialnie.





OBSERWATORIUM NA POP IWANIE

PRZYBYTKU WIEDZY ODWIECZNEJ WIELKIEGO IMIENIA
WŚRÓD PASMA SZCZYTÓW GÓRSKICH, WYKUTY Z KAMIENIA
STOISZ KRÓLEWSKO — DUMNY, POTĘŻNY, MARSOWY
SŁUCHAJĄC SZMERU POTOKÓW I WIATRÓW ROZMOWY.

STWORZYŁ CIĘ CZYN L. O. P. P'U I WOLA NIEZŁOMNA
ŻYCIE DAŁ CI ARCHITEKT I MYŚL WIEKOPOMNA,
STOISZ W PROMIENIACH SŁOŃCA, LUB KRYJESZ SIĘ W CHMURACH
I BIJE TĘTNO ŻYCIA W TWYCH MOCARNYCH MURACH.

NOCĄ W GWIAZDY SPOZIERASZ DUMNYM SWOIM OKIEM
I CZYTASZ TAJEMNICĘ — OBYŚ BYŁ PROROKIEM,
KTÓRY ZE ZWOI NERWÓW ZAKLĘTYCH W MASZYNY
SŁAĆ BĘDZIE OSTRZEŻENIA, ABY NASZE SYNY

CO ORŁOM W IKAROWYCH LOTACH WYDARŁY LAURY
MOGLI LECIEĆ DZIŚ W CHMURACH, JUTRO PONAD CHMURY
I CHWAŁĘ SWEJ OJCZYZNY ROZNOSIĆ PO ŚWIECIE,
BEZPIECZNI W SŁOŃCU, W BURZY I W ŚNIEŻNE ZAMIECIE......

ZYGMUNT KOSMOWSKI



KUŹNIA NAUKI I WIEDZY

W programie prac Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej na rok 1936 czytamy: „Po odejściu Wielkiego Człowieka, na wykonanie testamentu Jego potrzebny jest wysiłek całego uświadomionego społeczeństwa. Na nas, jako zorganizowany znaczny jego odłam, spadł obowiązek święty wykonania testamentu Wodza. Lotnictwo polskie otrzyma Wysokogórskie Obserwatorium Meteorologiczne, a nauka Polska — Pierwsze Wysokogórskie Obserwatorium Astronomiczne na Pop Iwanie (2.026 m nad poziomem morza) w pasmie Czarnohory, wzniesione ku czci Marszałka Józefa Piłsudskiego, Pierwszego Członka Honorowego L. O. P. P.“. Taka zapowiedź dana była przed trzema laty.

W następnym roku, mimo olbrzymich trudności, jakie nasuwał teren wysokogórski, ponad dziesięciokilometrowa odległość miejsca budowy od jako takiej drogi kołowej i półtora tysięcy różnicy poziomu między końcem tej drogi a szczytem Pop Iwan, mimo to wszystko, w końcu czerwca przystąpiono już do budowy wielkiego gmachu obserwatorium, ku końcowi zaś okresu budowlanego wykonano już około 700 metrów sześciennych murów.

W roku 1937 wykończono w stanie surowym całe obserwatorium i przystąpiono do montażu instalacyj wewnętrznych. Oprócz tego zakupiono w Anglii i sprowadzono do kraju najnowocześniejszy astrograf do badań astronomicznych, do obserwacyj zaś meteorologicznych zamówiono anemograf Fuessa. Wówczas już zapowiedziano oddanie obserwatorium polskiemu lotnictwu i polskiej nauce w miesiącu lipcu tego roku. Obietnica została ściśle w terminie wykonana.

Nim przejdziemy do opisu samych uroczystości otwarcia Obserwatorium im. Marszałka Piłsudskiego, omówimy pokrótce względy, którymi się kierowano przy wyborze miejsca pod nowy przybytek nauki. Wyręczył mnie w tej pracy człowiek nauki, który — kryjąc się pod inicjałami M. D. — dał w dzienniku „Polska Zbrojna“ wyczerpujące studium na ten temat pt. „Nowa awangardowa placówka nauki polskiej. Obserwatorium na Pop Iwanie“.

— Nasuwa się pytanie — pisze p. M. D. — „dlaczego właśnie na Pop Iwanie?“ Czy czyjeś upodobania osobiste, czy jakieś inne, a nieznane i tajemnicze powody zadecydowały o wybraniu tego „odludka“ karpackiego na punkt dla obserwatorium?

Nie ma tu żadnych tajemnic i niemal całą legendę tworzącą się już około Popa Iwana — należy rozwiać.



O wyborze jego szczytu na obserwatorium i to po długich zresztą rozważaniach zadecydowały li tylko połączone względy naukowe meteorologii i astronomii, do których jak najlojalniej ustosunkowała się ofiarna protektorka nauk ścisłych — L. O. P. P.

Astronomowie pragnęli za wszelką cenę znaleźć się w punkcie jak najdalej wysuniętym z całego kraju — na południe i równocześnie możliwie najwyższym. Równocześnie pragnęli mieć przysłowiowy „święty spokój", a więc jak najsłabszy ruch turystyczny w pobliżu. Meteorolodzy chcieli wykorzystać nie tylko wysokość, lecz i wielokrotne pogranicze klimatyczne, jakim w naszych Karpatach jest jedynie południowo-wschodni cypel Pokucia.

Jasną jest wtedy rzeczą, że zgodny wybór padł na grupę Czarnohory i „właśnie" na Popa Iwana, który jeszcze w dodatku posiadał w tych okolicach stosunkowo najlepsze warunki transportowo-budowlane.

Warto przyjrzeć się z kolei, szczegółowym i bardzo przewidującym uzasadnieniom obu grup naukowych:

Pop Iwan (bardziej wysunięty na południe aniżeli np. Wiedeń) daje o wiele lepszy dostęp do pasa ekliptyki (planety i planetoidy) oraz do stosunkowo mniej zbadanych od północnych, gwiazdozbiorów południowych. W porze letniej nie podlega zjawisku tzw. „astronomicznych białych nocy", które skazują polskie obserwatoria niżowe na niemal zupełną nieczynność pod względem obserwacyjnym. Noce w Czarnohorze są wówczas najciemniejsze i najdłuższe w całym kraju.

Karpacka inwersja opadowa (poziom wysokościowy, od którego w górę opady maleją) — waha się około 1.850 m i tym samym zachmurzenie szczytów, od tego poziomu wyższych, jest coraz mniejsze i rzadsze, co dla astronomii jest sprawą zasadniczą. Równocześnie przeciętny poziom zimowych inwersyj temperatury, a co za tym idzie, górny pułap chmur niskich i średnich — występuje w polskich masywach Karpat i waha się około wysokości 1.400 m, tworząc słynne z piękności morza chmur, ponad którymi panuje, zwłaszcza nocami, idealna, bezchmurna i cicha pogoda.

Wreszcie ilość ciał niebieskich, dostępnych przy pomocy wspaniałego astrografu (teleskop poruszany mechanizmem zegarowym), ustawionego na wysokości Popa Iwana jest kilkanaście razy większą, aniżeli w wypadku, gdyby przyrząd ten stanął w dolinach. Każde więc kilkadziesiąt metrów dalszej wysokości decyduje o intensywniejszym wykorzystaniu gwiazdopisu i ciekawszych oraz wartościowszych wynikach naukowych i daje o wiele większe możliwości przeprowadzania badań astrograficznych.

Meteorologom szczególnie odpowiada również topograficzne położenie Popa Iwana, który pozbawiony jest w bezpośrednim otoczeniu (a zwłaszcza od południa, wschodu i północy), sąsiedztwa szczytów o podobnej wysokości, wznosi się samotnie i posiada tym samym potężny widnokrąg — co jest bardzo cenne przy badaniu szeregu czynników atmosferycznych, a zwłaszcza prądów powietrznych, specjalnie w programie naukowym obserwatorium faworyzowanych".

Taka więc jest opinia sfer naukowych, do której, jak pisze autor cytowanego artykułu, L. O. P. P. lojalnie się zastosowała.

Dnia 29 lipca b. r. odbyło się uroczyste przekazanie całego gmachu obserwatorium w administrację i działu meteorologicznego do użytkowania Państwowemu Instytutowi Meteorologicznemu, działu zaś astronomicznego — Obserwatorium Astronomicznemu Uniwersytetu Józefa Piłsudskiego w Warszawie.

Autor tego artykułu, wraz z przedstawicielami kilku dzienników stołecznych, brał udział w uroczystościach

Marszałek Senatu Aleksander Prystor przecina wstęgę, dokonując otwarcia Obserwatorium Wysoko-



górskiego im. Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego, ufundowanego przez LOPP na szczycie Czarnohory

w charakterze gościa. Wyprawa na Popa Iwana, odległego o 123 km od końcowej stacji kolejowej w Kołomyi i o 10 od drogi bitej, z daleka wydawała się przedsięwzięciem dość uciążliwym. Jednakże sprężysta organizacja w najdrobniejszych szczegółach tej podróży, piękny krajobraz i cudowna pogoda stworzyły z całości wspaniałą wycieczkę.

Już w Kołomyji czekały na nas samochody osobowe, wprawdzie stare, o nieszczególnym wyglądzie zewnętrznym, ale — jak wykazała dalsza jazda z góry na dół i znowu w górę — bardzo mocne i szybkie. W Żabiem, które było pierwszym etapem wyprawy, spotykał wszystkich prezes Zarządu Głównego L. O. P. P. gen. dyw. inż. Leon Berbecki i dla każdego z gości miał parę uprzejmych słów.

Nazajutrz pobudka o czwartej, śniadanie i wyjazd tymiż samymi samochodami do Pohorylca, gdzie kończy się droga kołowa i trzeba się przesiadać na konie lub do wozów zaprzężonych w czwórkę, albo iść piechotą.

Śród zaproszonych gości widzimy marszałka Senatu Aleksandra Prystora, wiceministra komunikacji inż. Piaseckiego, wicewojewodę stanisławowskiego i prezesa Stanisławowskiego Okręgu Wojewódzkiego L. O. P. P. dra Seydlitza, prezesa Lwowskiego Okręgu Wojewódzkiego L. O. P. P. inż. Grossera, wiceprezesa Aeroklubu Warszawskiego inż. Wodziańskiego, dyrektora Departamentu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji płk. inż. Wiedena, wiceprezesa Aerokluku R. P. senatora Rudowskiego, prezesa Towarzystwa Miłośników Huculszczyzny senatora gen. Zarzyckiego i wiceprezesa płk. dypl. Lichtarowicza, komendanta Głównej Wojskowej Stacji Meteorologicznej mjra inż. Zacharewicza, przedstawicieli nauki w działach meteorologii i astronomii, przedstawicieli władz administracji ogólnej i L. O. P. P. i wielu innych.

Zaczyna się mozolne wspinanie się na szczyt Pop Iwana, które — z krótkim odpoczynkiem — trwa około 3 godzin.

Z daleka już widać potężną budowlę obserwatorium, jakby średniowieczne zamczysko, doskonale dopasowane do otoczenia. Wszelkie obawy, że krajobraz górski zostanie oszpecony, okazały się bezprzedmiotowe. Właśnie na tym wyniosłym szczycie brakowało takiej twierdzy z pomieszczeniem dla astrologa. Również z daleka, widać na wysokim maszcie biało-czerwoną chorągiew, a niżej szeregi flag, naprzemian biało-czerwonych i biało-żółtych — kolorów Ligi.

I znowu uprzejmy gospodarz, prezes Zarządu Głównego L. O. P. P. gen. Berbecki jest na szczycie pierwszy i znowu ze staropolską gościnnością wita zaproszonych i nieproszonych, których wiadomość o uroczystości ściągnęła na Pop Iwana z pobliskich okolic.

Wreszcie wszyscy skupiają się przy otwartych, a przegrodzonych biało-żółtą wstęgą drzwiach obserwatorium. Kapelan L. O. P. P. ks. Paszkowski w asyscie ks. proboszcza z Żabiego Bolesławskiego, dokonuje poświęcenia gmachu i wygłasza okolicznościowe przemówienie.

Następnie zabrał głos prezes Zarządu Głównego L. O. P. P. gen. Berbecki. Przede wszystkim scharakteryzował on rozwój prac nad budową obserwatorium i podkreślił ze szczególnym naciskiem, że gmach Obserwatorium Meteorologiczno-Astronomicznego powstał na wyraźne polecenie Marszałka Piłsudskiego, którego Imię ta placówka naukowa odtąd będzie nosić. Zadaniem tego obserwatorium jest między innymi ochronić polskie lotnictwo od niespodzianek, jakie nam sprawia górska atmosfera, niespodzianek, kończących się nieraz nawet tragicznie. Nowa ta instytucja została wyposażona w najnowocześniejsze aparaty, które służyć będą nie tylko dla celów badań atmosfery, ale również i dla naukowych badań astronomicznych. Jest to już drugie, po Kasprowym Wierchu, obserwatorium górskie, a być może, że niebawem zostaną pobudowane jeszcze dwa takie obserwatoria, aby nasze lotnictwo i sama meteorologia miały zapewnioną jak najlepszą obsługę.

Po powitaniu obecnych i wyrażeniu podziękowania wszystkim, którzy przyczynili się do powstania tej placówki gen. Berbecki wywołał z grupy widzów Hucuła, którego przedstawił marszałkowi Prystorowi, jako jednego z najlepszych swych pomocników.

— Gdy powiedziałem jemu — mówi gen. Berbecki — że musi zorganizować miejscową ludność do pracy i samą pracę, zażądał ode mnie pięciuset złotych — że to potrzebne są konie, wyżywienie itp.

— Mówię mu, jakże ja mogę wam dać pięćset złotych, jeżeli was wcale nie znam i nie mam żadnej gwarancji, że zużyjecie je odpowiednio?

— Jestem kapralem wojsk polskich, panie generale — odpowiada dumnie Hucuł. Generałowi wystarczyła ta odpowiedź i nie zawiódł się na kapralu. Praca została zorganizowana, żaden grosz się nie zmarnował, przeciwnie — dzięki ścisłej współpracy miejscowej ludności, zaoszczędzono wiele tysięcy, a być może i setek tysięcy złotych.

Następnie prezes Zarządu Głównego L. O. P. P. prosił marszałka Senatu o otwarcie nowego gmachu nauki polskiej.

Marszałek Prystor zabrał głos w imieniu Parlamentu Polskiego, wyrażając wielkie zadowolenie z powodu znakomitego rozwoju instytucji, która wybudowała nowy wspaniały przybytek, służący sprawom Ojczyzny. Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej — mówił marszałek Prystor — stała się instytucją społeczną nie tylko z nazwy, ale i z głębokiej swej istoty, wciągając w orbitę swych prac coraz szersze kręgi społeczeństwa. Jest to w dużej mierze zasługa obecnego prezesa tej instytucji, generała Berbeckiego, na którego cześć marszałek Prystor wzniósł okrzyk „niech żyje generał Berbecki, niech żyje Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej!“, podchwycony gorąco przez zebranych.

W odpowiedzi gen. Berbecki wzniósł okrzyk: „Niech żyje Najjaśniejsza Rzeczpospolita, Jej Prezydent Profesor Ignacy Mościcki i Wódz Naczelny Marszałek Śmigły-Rydz!“ Okrzyk ten obecni wielokrotnie z entuzjazmem powtórzyli.

Po przecięciu przez marszałka Prystora wstęgi, uczestnicy uroczystości z marszałkiem Prystorem i generałem Berbeckim na czele zwiedzili pomieszczenia i obejrzeli wyposażenie techniczne gmachu.

Oddajemy znów głos p. M. D., który w cytowanym już artykule w ten sposób opisuje przyrządy naukowe obserwatorium:

— „Instrumentarium meteorologiczne tworzyć będzie 18 przyrządów samopiszących i do 30 przyrządów niezautomatyzowanych, precyzyjnych. Najbardziej precyzyjny i dotychczas w meteorologii polskiej nieznany przyrząd funduje L. O. P. P. Instrumentarium zaś astronomiczne tworzy przede wszystkim astrograf (przyrząd przeznaczony do automatycznego fotografowania ciał niebieskich) — skonstruowany przez wytwórnię Grubb i Parsons w Newcastle on Tyne w Anglii. Ma on średnicę 33 cm oraz ogniskową 200 cm i jest połączony

w organiczną całość z lunetą prowadzącą o średnicy 25 cm i ogniskowej 300 cm. Jest to przyrząd najbardziej nowoczesnej konstrukcji, pierwszy tego rodzaju w Polsce, zwłaszcza jako instrument automatycznie prowadzony podczas długoczasowej fotografii przez precyzyjny chronometr astronomiczny z kontaktami elektrycznymi, regulującymi popęd elektryczny narzędzia za pozornym ruchem sklepienia niebieskiego, a więc gwiazd. Jego siła optyczna jest bardzo znaczna; tak podczas próbnych zdjęć po ukończeniu montażu uzyskiwano obrazy ciał niebieskich 10 wielkości gwiazdowej już po upływie 10 sekund.

Obserwatorium na Popie Iwanie jest drugim, co do wysokości, obserwatorium w całej Europie".

Oprócz pomieszczeń czysto naukowych obserwatorium ma lokale mieszkalne dla 2 meteorologów, 1 astronoma i 3 osób służby pomocniczej, którzy będą tam stale mieszkać i pracować oraz pokoje gościnne dla uczonych, którzy będą wykonywać swe badania w stosunkowo krótkim, ograniczonym czasie. Wszystko jest kompletnie umeblowane, gdyż przeprowadzki, jak w mieście, w warunkach wysokogórskich są nie do pomyślenia.

Pokazano nam również komplety ciepłych, podbiegunowych prawie ubrań i kolekcję nart, niezbędnych dla oderwanych od cywilizowanego świata mieszkańców obserwatorium.

Gmach zaopatrzony jest we własną siłownię, ma centralne ogrzewanie, urządzenia do zbierania wody deszczowej w lecie, a topienia śniegu w zimie itp. Obserwatorium, którego łączność ze światem polega prawie jedynie na radio, musi być i jest zupełnie samowystarczalne.

Po obejrzeniu gmachu uczestnicy uroczystości zebrali się w hallu, aby się wpisać do Złotej Księgi L. O. P. P. Tam też wygłosił przemówienie wiceminister komunikacji inż. Piasecki:

„Żyjemy w okresie, którego jedną z najbardziej charakterystycznych cech jest zdobycie atmosfery, udostępnienie jej dla komunikacji. Rozwój lotnictwa bez dokładnego poznania wyższych warstw powietrza jest nie do pomyślenia. Dlatego też rozwój meteorologii musi iść w parze z rozwojem lotnictwa. Zagęszczenie sieci komunikacji lotniczej, rosnące w szybkim tempie prędkości samolotów i konieczność jak najdalej idącego zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi, stwarzają potrzebę uzyskania coraz to liczniejszych i dokładniejszych danych o stanie środowiska, w którym te loty się odbywają. Poznanie procesów w wyższych warstwach atmosfery możliwe jest na nizinach jedynie przy użyciu różnych środków technicznych. W odróżnieniu jednak od tych sposobów przedstawiają wysoko wzniesione szczyty górskie jakby naturalne aerologiczne posterunki badawcze. Obserwatoria meteorologiczne na stacjach wysokogórskich, których cechą charakterystyczną jest ciągłość, pozwalają w połączeniu z obserwacjami nizinnymi na ściślejsze wniknięcie w strukturę wyższych warstw powietrza. Poza ogólnym znaczeniem dla nauki, ujawnia się z posiadania takich placówek szereg korzyści o znaczeniu bezpośrednio praktycznym dla lotnictwa. Z jednej strony codzienna służba przewidywania pogody zyskuje pełniejszy obraz przemian w atmosferze, z drugiej zaś bezpośrednie sygnalizowanie zjawisk groźnych dla lotnictwa zwiększa bezpieczeństwo komunikacji powietrznej.

Obserwatorium na Pop Iwanie spełniać będzie to zadanie przede wszystkim na odcinku polsko-rumuńskim wielkiego szlaku lotniczego Bałtyk — Morze Śródziemne.

Przyjemnie mi jest podkreślić przy tej okazji, że placówka, której uroczystość otwarcia dziś obchodzimy, powstała z inicjatywy L. O. P. P., została zrealizowana wysiłkiem społeczeństwa zorganizowanego w tej instytucji.

Dlatego też przyjmując ten cenny dar w imieniu ministra komunikacji, jako zwierzchnika polskiego lotnictwa cywilnego, państwowej służby meteorologicznej oraz w imieniu lotnictwa sportowego — dziękuję serdecznie Zarządowi Głównemu L. O. P. P., a zwłaszcza prezesowi generałowi Berbeckiemu za to, że nie szczędzili wysiłków przy realizacji tego wielkiego dzieła. W tak ciężkich warunkach terenowych wybudowanie tu na południowych rubieżach Rzeczypospolitej tak pięknego i wspaniale wyposażonego gmachu, świadczy o głębokim zrozumieniu przez L. O. P. P. znaczenia naukowych placówek badawczych dla lotnictwa, a tym samym dla obrony Państwa.

Przekazując obserwatorium na Pop Iwanie Państwowemu Instytutowi Meteorologicznemu, wyrażam głębokie przekonanie, że będzie ono pracowało wydajnie ku chwale nauki polskiej i ku pożytkowi naszego lotnictwa.

Następnie zabierali głos: docent Blaton, dyrektor Państwowego Instytutu Meteorologicznego w Warszawie, magister Midowicz, kierownik Obserwatorium Meteorologiczno-Astronomicznego na Pop Iwanie i profesor Uniwersytetu Józefa Piłsudskiego w Warszawie Kamieński, dziękując L. O. P. P. za wspaniały dar.

Po przemówieniach odbyło się uroczyste przekazanie nowej placówki naukowej kierownikowi obserwatorium.

Na zakończenie uroczystości odbył się wspólny obiad, przygotowany przez ofiarne małżonki kilku funkcjonariuszów Zarządu Głównego L. O. P. P. Zapanował od razu niezwykle serdeczny nastrój, stworzony przez generała Berbeckiego, zapraszającego też do stołu kilku z tych, którzy własnymi rękoma budowali obserwatorium.

Po obiedzie nastąpił zjazd do Pohorylca mniej zwartym towarzystwem, nie każdemu bowiem śpieszno było opuścić wspaniały gmach na Pop Iwanie.

Obserwator



DRUŻYNA ODKAŻAJĄCA

POCZĘŁA ICH BEZDUSZNA I BRUTALNA FARSA:
GOLEMY GHETTA WOJNY — SOBOTWÓRY MARSJAN.

POTOMKOWIE ROBOTA, TWARZE SZKLANO-OKIE,
FRANKENSTEINY — IDĄCY DREWNIANYM ROZKROKIEM.

IMPREGNOWANE WIDMA POBOJOWISK YPRES'U,
NUMEROWANE ZJAWY Z BEZIMIENNĄ CYFRĄ.

MISJA, TCHNĄCA RETORTĄ I ZIELONYM BIURKIEM;
ŻÓŁTOKRZYŻOWCY; FALI ŚMIERCIONOŚNEJ NURKI.

...SKONALI W NICH MŚCICIELE: FRANKENSTEIN I GOLEM.
ONI — SĄ INNĄ PRAWDĄ I INNYM SYMBOLEM.

DON KICHOTY, IDĄCY PRZEZ TRUPIARNIĘ DZIKĄ
Z BRONIĄ KWIATÓW, WYDARTĄ CICHYM OGRODNIKOM.

W IMPREGNOWANYCH CIAŁACH OŻYWIONO SERCA
ŚMIERTELNIKOM — POCZĘTYM, ABY ŚMIERĆ UŚMIERCAĆ.

STANISŁAW MICHAŁ GRABOWSKI



PIĘTNASTOLETNI DOROBEK LIGI W DZIEDZINIE OBRONY PRZECIWLOTNICZEJ I PRZECIWGAZOWEJ

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej staje dzisiaj w przededniu piętnastolecia swej żmudnej pracy. Te daty „jubileuszowe" są jak słupy kilometrowe. Zmuszają wędrowca do rzucenia okiem wstecz, obejrzenia się poza siebie, zastanowienia się nad przebytą drogą i wykonanym wysiłkiem, wreszcie do skupienia się przed dalszą drogą, być może daleką jeszcze i ciężką. Rzućmy i my w tym jubileuszowym roku wzrokiem beznamiętnego obserwatora na pracę, jaką w ciągu tych piętnastu lat Liga wykonała w dziedzinie obrony narodu przed grozą lotniczą. Zróbmy skrupulatny, bezstronny rachunek sumienia, zastanówmy się, z jakim dorobkiem moralnym i rzeczowym staje Liga dziś wobec narodu i państwa.

Ciężkie były pierwsze kroki Ligi w tej pracy, droga ciernista, najeżona przeszkodami w postaci zupełnej niemal obojętności szerokiego ogółu; wszelkie wysiłki wykonywane były w atmosferze zapoznania. Kiedy Liga w roku 1923, jeszcze pod skromną nazwą „Towarzystwa Obrony Przeciwgazowej" przystępowała do zrealizowania niezbędnych postulatów w zakresie obrony przeciwgazowej, natrafiła na społeczeństwo znękane moralnie długoletnią wojną, wyniszczone materialnie przez okupantów, wyczerpane długotrwałymi walkami, które jak potworny, niszczący walec przewalały się w ciągu sześciu lat przez ziemie Polski. Ta atmosfera ogólnego zmęczenia wojną sprawiła, że odpychano od siebie wszelką myśl o możliwości wybuchu nowej wojny, niechętnie słuchano o jakichkolwiek przygotowaniach obronnych.

Towarzystwo Obrony Przeciwgazowej stanęło więc wobec doniosłego zadania — przełamania tej niebezpiecznej dla państwa obojętności społeczeństwa w najżywotniejszych zagadnieniach obrony przeciwlotniczej i uświadomienia najszerszych mas zarówno co do grożącego im niebezpieczeństwa lotniczego, jak i możliwości zapobiegania mu.

Jednakże prace w tej dziedzinie nabrały właściwego rozmachu i tempa dopiero z tą chwilą, kiedy działające dotychczas odrębnie „Towarzystwo Obrony Przeciwgazowej" i „Liga Obrony Powietrznej Państwa" połączyły się w roku 1928 w jeden wielki związek pod nazwą „Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej" i ustało dotychczasowe rozpraszanie wysiłków w terenie.

Największego, rekordowego nasilenia nabrała działalność Ligi w zakresie przygotowania ludności w zakresie obrony przeciwlotniczej od roku 1933. Gęsta sieć instruktorska opasała cały kraj. Na tysiącach i dziesiątkach tysięcy kursów informacyjnych przystąpiono do masowego uświadamiania i szkolenia ludności w obronie przeciwlotniczej i przeciwgazowej. Rozwinięto potężny aparat propagandowy. Władze Ligi wychodziły z założenia, że jednym z najważniejszych zagadnień w zakresie przygotowania obrony przeciwlotniczej jest należyte uświadomienie ogółu ludności w tej dziedzinie, tak, żeby każdy obywatel państwa dokładnie zdawał sobie sprawę, czym mu grozi wojna lotniczo-gazowa i w jaki sposób może się uchronić od jej skutków.

Poza tym działał tu jeszcze inny impuls, niemniej doniosłą rolę odgrywający w tym zagadnieniu.

Konieczność szerokiego uświadomienia mas w dziedzinie obrony przeciwlotniczej wynika również z tej przyczyny, że, aby zmniejszyć do minimum straty, jakie mogą powstać wskutek napadów lotniczych, niezbędne jest uzyskanie zupełnego opanowania mas obywateli i ujęcia ich w karby żelaznej karności, a można to osiągnąć tylko wówczas, gdy masy te będą świadome z jednej strony ciążących na nich obowiązków, z drugiej zaś strony, świadome sposobów podołania tym obowiązkom.

Świadome i karne masy to przecież najpewniejsza podstawa obrony przeciwlotniczej.

Jakie wyniki osiągnęła działalność Ligi w tej dziedzinie?

Wyniki te mówią same za siebie.

Osiągnięte zostało przede wszystkim szerokie upowszechnienie w masach wiedzy o niebezpieczeństwie lotniczym i sposobach przeciwdziałania temu niebezpieczeństwu.

Dziś już każdy obywatel państwa uświadamia sobie, że państwo nie może wziąć wyłącznie na swoje barki całego ciężaru przygotowania obrony przeciwlotniczej. Państwo może wprawdzie i musi nadać tej obronie zewnętrzne formy organizacyjne, ale wypełnienie tych form żywą treścią jest zadaniem samego społeczeństwa. Dziś już większość obywateli państwa orientuje się, że usuwanie tej żywotnej prawdy z zasięgu naszego widzenia, przemilczanie jej byłoby strusim chowaniem głowy w piasku. Wie, że od społeczeństwa, od jego zrozumienia tego zagadnienia i odpowiedniego ustosunkowania się doń, zależy w dużej mierze obronność państwa w tej dziedzinie.

Do świadomości szerokich mas przenika coraz więcej zrozumienie tego faktu, że obrona przeciwlotnicza jest obroną społeczeństwa. Ale przede wszystkim jest samoobroną, za którą każdy obywatel państwa sam ponosi odpowiedzialność i odpowiedzialności tej nie może przerzucić na niczyje barki.

W ten sposób, przez przeniknięcie do najgłębszych warstw społeczeństwa uświadomienia w zakresie niebezpieczeństwa lotniczego stworzone zostały trwałe podstawy dla dalszej pracy Ligi, niejako podbudowa, na której mógł powstać solidny gmach dalszych osiągnięć organizacyjnych.

Następnym z kolei etapem prac Ligi było przygotowanie dostatecznych kadr dla samoobrony, tego podstawowego trzonu w obronie przeciwlotniczej ośrodków mieszkalnych. Zorganizowane zostały przez Ligę setki i tysiące specjalnych kursów, na których przeprowadza-

ne było masowe przeszkolenie kandydatów na komendantów opl domów i ich zastępców, przygotowanie dozorców domów do oczekujących ich w przyszłości zadań w obronie przeciwlotniczej, wyszkolenie organów domowych opl itp.

Wszystkie większe ośrodki mieszkalne uzyskały więc armię specjalistów, zdolnych do samodzielnego podjęcia wszelkich prac organizacyjnych i technicznych w samoobronie domów.

Podobnie jak w dziele uświadomienia ludności, również i w przygotowaniu samoobrony miast Liga stale dążyła do jak największego rozszerzenia prac związanych z obroną przeciwlotniczo-gazową. Zwłaszcza w zakresie wyszkolenia, organizacji opl domów mieszkalnych, organizacji służb opl, przeznaczonych do likwidacji skutków napadów lotniczych oraz w dziale wyposażenia w sprzęt przeciwgazowy intencją władz i organów Ligi było i jest nadać dążeniom tym charakter pracy masowej, aby całe społeczeństwo wciągnąć do czynnej współpracy nad skonsolidowaniem obrony przeciwlotniczej Polski.

Szczególną troską Liga otaczała niemal od zarania swego istnienia zagadnienie wyszkolenia i zorganizowania wystarczających ilościowo i jakościowo kadr poszczególnych służb obrony przeciwlotniczej. Mając na celu zorganizowanie wnętrza kraju w taki sposób, by uniemożliwić lub utrudnić wykonanie napadu lotniczego lub gazowego, a w razie wykonania napadu — jego skutki ograniczyć do najmniejszych rozmiarów, Liga organizuje już od szeregu lat na terenie wszystkich okręgów przeszkolenie teoretyczne organów służby odkażającej, służby dozorowania itp. na specjalnych kursach; pogłębienie swych wiadomości i umiejętność praktycznego ich zastosowania uzyskują absolwenci kursów na obozach oplg urządzanych w Ośrodkach Wyszkolenia, stałych lub organizowanych doraźnie przez Okręgi.

W ten sposób zasadniczy postulat obrony przeciwlotniczej — maksymalna realizacja jej zamierzeń już w okresie pokojowym — uzyskuje w pracach organizacyjno-technicznych Ligi swe realne uzewnętrznienie.

Jest rzeczą oczywistą, że dla wykonania wszystkich tych wyżej wspomnianych prac i zamierzeń niezbędny był liczny i dobrze wyszkolony personel instruktorski. Na zagadnienie przygotowania dostatecznie liczebnych kadr instruktorskich zwrócona została specjalna uwaga już od początku istnienia Ligi. Opracowane zostały szczegółowe programy kursów instruktorskich oplg poszczególnych kategorii, wydano szereg wartościowych podręczników z zakresu obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej oraz niezbędnych pomocy naukowych. Ustalone zostały na podstawie doświadczeń własnych i obcych najwłaściwsze dla danych warunków metody szkolenia. Kadra pracowników oplg (inżynierów, podinspektorów, instruktorów i podinstruktorów) stale zatrudnionych w organach i placówkach L. O. P. P., na poszczególnych szczeblach organizacyjnych, z każdym rokiem wzrasta; co roku specjalne kursy, organizowane przez Zarząd Główny Ligi i przez Zarządy Okręgów, wypuszczają w życie nowe zastępy pracowników oplg, posiadających odpowiednie wyszkolenie i należyte przygotowanie praktyczne. Ilość przeszkolonych przez organa Ligi kandydatów na instruktorów idzie już obecnie w tysiące.

Ale na organizacji, wyszkoleniu i działalności uświadamiającej nie wyczerpywała się praca Ligi w minionym piętnastoleciu. Niemniej ważną dziedzinę obrony przeciwlotniczej stanowi jej przygotowanie rzeczowe, materialne, — w pierwszym rzędzie dostarczenie ludności racjonalnie skonstruowanego, celowego i taniego sprzętu obrony osobistej a następnie przygotowanie we właściwym czasie ilościowo wystarczających urządzeń obrony zbiorowej. Pod tym względem Liga może się pochlubić pierwszorzędnymi wynikami. Zaopatrywanie w sprzęt obrony przeciwlotniczo-gazowej licznych placówek wykonawczych w terenie oraz szkolnictwa, dostarczanie różnym instytucjom i zakładom masek przeciwgazowych, zestawów odkażających, ubrań ochronnych, dezynfektorów, próbek gazów bojowych itp., prowadzona od zarania istnienia Ligi wytężona i skuteczna propaganda na temat konieczności zaopatrzenia się przez ludność cywilną w maski przeciwgazowe, urządzanie wzorowych ośrodków propagandy, budowa komór gazowych dla potrzeb szkolonej ludności itd. itd. — oto w krótkim z natury rzeczy zarysie wykaz prac prowadzonych przez Ligę w dziedzinie przygotowania technicznego obrony przeciwlotniczej w ciągu minionego piętnastolecia.

Na szczególne podkreślenie zasługuje wybitny postęp, jaki daje się zauważyć w dziedzinie konstrukcji sprzętu obrony przeciwgazowej indywidualnej. Do końca 1936 r. nie posiadaliśmy np. aparatów tlenowych własnej produkcji i byliśmy pod tym względem całkowicie uzależnieni od rynków zagranicznych. Nie wymaga bliższych wyjaśnień, jakimi nieobliczalnymi konsekwencjami groził ten stan rzeczy w razie zatargu zbrojnego. Obecnie Polska posiada aparat tlenowy „Lech“, skonstruowany przez polskiego inżyniera, wykonywany w kraju, z materiałów krajowych i rękami robotnika polskiego. Należy dodać, że aparat ten posiada własności konstrukcyjne, wysuwające go na czoło wszystkich aparatów tlenowych świata.

Co się tyczy budownictwa schronowego, zaznaczyć należy, że Liga zbudowała w ciągu ostatnich lat szereg wzorowych schronów przeciwgazowych w większych miastach. Schrony te wydatnie powiększyły dorobek państwa w tej dziedzinie, będą służyły jako przykład racjonalnego budownictwa schronowego i wybitnie zasilą akcję przygotowania obrony przeciwlotniczej. Schrony te całkowicie wyposażone zostały w sprzęt kwaterunkowy, ratowniczo-sanitarny, przeciwgazowy itp.

Na skutek inicjatywy władz Ligi ustalony został najbardziej odpowiedni w naszych warunkach typ schronu przeciwgazowego. Podkreślić trzeba, że budowane przez L. O. P. P. schrony dają wysoki stopień zabezpieczenia przy bardzo prostej konstrukcji oraz przy łatwej obsłudze instalacji wentylacyjnej i innych urządzeń specjalnych.

Przyjąwszy jako zasadę konieczność zabezpieczenia przed skutkami napadów lotniczych wszystkich mieszkańców miast, opracowano, opierając się wyłącznie na wzorach własnych, najracjonalniejsze sposoby i elementy uszczelniania i zabezpieczania pomieszczeń.

Niezależnie od ulepszeń technicznych w urządzeniach i sprzęcie obrony przeciwgazowej stworzony został przez Ligę dział pomocy naukowych przy wyszkoleniu w obronie przeciwlotniczej. Szereg modeli i środków pokazowych, np. do ilustrowania działania środków używanych do napadów lotniczych, służy dzisiaj jako sprzęt pomocniczy do praktycznego zaznajamiania szerokich warstw ludności z działaniem środków napadu burzących, zapalających, gazowych oraz ze sposobami obrony i likwidacji skutków tego działania.

Specjalny dział pracy Ligi w dziedzinie obrony przeciwlotniczej stanowi popieranie twórczości w zakresie oplg. To zagadnienie cieszyło się specjalną opieką i poparciem władz L. O. P. P. Zasługujące na uwagę

rodzime prace wynalazcze z zakresu oplg były w okresie sprawozdawczym wydatnie popierane przez Ligę bądź to drogą udzielania pomocy technicznej i porad, bądź też przy pomocy subsydiowania modeli sprzętu i urządzeń oraz opracowań.

Poparcie twórczości w dziedzinie oplg szło również po linii przeprowadzania praktycznych prób, doświadczeń i udoskonaleń, przy czym szczególny nacisk kładziono na popieranie prób i wynalazków, mających na celu stworzenie krajowej produkcji sprzętu oplg, jak np. aparaty tlenowe lub przyrządy, które znajdą zastosowanie w oplg.

Na zaznaczenie zasługuje popieranie przez Ligę w ramach możliwości finansowych twórczości naukowej. W okresie sprawozdawczym wydano własnym sumptem lub też udzielono subwencyj na wydanie szeregu opracowań i podręczników fachowych, kładąc największy nacisk na opracowania stosowane, potrzebne instruktorom w terenie.

Pozatem wydawano również w ograniczonym zakresie cenniejsze tłumaczenia z języków obcych.

Jeżeli dodamy do tego ścisłą współpracę organów Ligi, zwłaszcza w ostatnich latach z zainteresowanymi w przygotowaniu obrony przeciwlotniczej władzami, organizacjami społecznymi i placówkami naukowymi, to będziemy mieli w grubszych zarysach ogólny bilans działalności Ligi w ubiegłym piętnastoleciu na polu przygotowania obrony przeciwlotniczej państwa.

Punktem zwrotnym niejako samoistnie dotychczas organizowanej przez Ligę akcji oplg stało się rozporządzenie Rady Ministrów z dn. 29 stycznia 1937 r. w sprawie przygotowania w czasie pokoju obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej państwa. W myśl § 12 tego rozporządzenia L. O. P. P. ma „organizować i przeprowadzać uświadamianie ludności co do potrzeb i sposobów obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej", ma „organizować, szkolić i zaopatrywać organa obrony", wreszcie „brać udział w pokrywaniu kosztów przygotowań obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej".

Jak widać, zadanie włożone na barki Ligi jest olbrzymie, wymaga znacznego nakładu środków materialnych, a przede wszystkim wydatnej współpracy wszystkich warstw społeczeństwa.

Reasumując: dorobek pracy Ligi w omawianym dziale jest wielki, nieproporcjonalnie wielki w stosunku do środków, jakimi Liga dysponowała i dysponuje. Jeżeli przy tym uprzytomnimy sobie, że Liga była jedną z pierwszych tego rodzaju instytucyj w Europie, że rozpoczynała swą działalność, nie posiadając żadnych literalnie wzorów ani w kraju ani za granicą, że w chwili powstawania Ligi nie było w języku polskim ani jednej poważnej pracy, traktującej o obronie przeciwlotniczej, — w tym jaśniejszym świetle zarysuje się przed naszymi oczami olbrzymi wysiłek wykonany przez Ligę Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej na tym odcinku pracy w ciągu 15 lat jej egzystencji.

Dzięki usilnej, wytężonej pracy kierownictwa Ligi i normującym zagadnienia obrony przeciwlotniczej zarządzeniom miarodajnych władz ustalone zostały, podstawowe zasady i metody pracy. W obecnej chwili przygotowanie obrony przeciwlotniczej w Polsce kroczy drogą wyraźnie wytkniętą, bez odchyleń, opierając się na bogatych wynikach doświadczeń i prób z lat ubiegłych. Doniosłym zadaniem społeczeństwa w obecnej chwili jest skupienie wszystkich swych wysiłków dokoła zamierzeń i poczynań Ligi, z drugiej zaś strony skrupulatne wypełnianie obowiązków, ustalonych przepisami, które ukazują się jako wytyczne Inspektora Obrony Powietrznej Państwa i instrukcje właściwych ministrów.

W jedności i karności siła. *W.*

Praca drużyn odkażających



CELE I ZADANIA POLSKIEGO LOTU STRATOSFERYCZNEGO

Na podbój stratosfery

W roku bieżącym Polska przystępuje do budowy największego balonu stratosferycznego na świecie i próby pobicia światowego rekordu wysokości. Pierwszy polski lot stratosferyczny wchodzi w okres realizacji.

Przygotowanie wielkiego lotu stratosferycznego i realizacja takiego lotu wymaga całego szeregu czynników, które zebrane w nierozerwalną całość, decydują o powodzeniu przedsięwzięcia, a nawet o możliwości samego tylko porwania się na takie przedsiębiorstwo. Dokładniej: zorganizowanie lotu wymaga zgodnego i maksymalnego wysiłku twórczego w wielu dziedzinach życia zbiorowego. Potrzebny jest do tego wysiłek — i to największy: nauki, przygotowującej i opracowującej naukowe zorganizowanie lotu i problemy do rozwiązania w stratosferze, przemysłu — zdolnego wyprodukować najlepsze materiały konieczne do budowy stratostatu, techniki, stojącej na poziomie wykonania budowy balonu, kabiny i przyrządów naukowych, sportu, posiadającego ludzi przygotowanych do przeprowadzenia lotu i wreszcie wysiłku czynników państwowych, instytucji społecznych i całej opinii ażeby poprzeć finansowo i moralnie przedsięwzięcie i doprowadzić je do końca. Zespół faktów decyduje o tym, że w chwili obecnej, w rywalizacji międzynarodowej, właśnie Polska ma najwięcej danych do porwania się na lot stratosferyczny. Jest najdalej zaawansowana w tym kierunku.

Oto fakty! Zdobycze paru ostatnich lat: polski przemysł jest w stanie wyprodukować najlżejszą na świecie powłokę balonową — jedwab gumowy lekki, mocny i odporny na szkodliwe i niszczące działanie stratosfery. (Jak powiedział któryś ze speców w dziedzinie lotów wysokościowych: zagadnienie rekordu wysokości jest kwestią lekkości i wytrzymałości powłoki).

Dalej: technika polska jest w stanie zbudować tak olbrzymi balon i kabinę zamkniętą i wprowadzić cały szereg ulepszeń i zabezpieczeń koniecznych do tego, aby lot na nieosiąganą dotychczas wysokość miał szanse powodzenia. Nauka polska wysunęła się ostatnio naprzód w niektórych badaniach atmosfery i zespół polskich uczonych stoi całkowicie na wysokości trudnego zadania — naukowego opracowania lotu i postawienia problemów naukowych. Wreszcie polski sport balonowy „nasze baloniarstwo“ w ciągu paru ostatnich lat zajęło pierwsze miejsce w świecie, wybijając się rekordowymi lotami w kabinie otwartej do granic stratosfery. Tą drogą przygotowano ludzi potrzebnych do wykonania gigantycznego lotu. Ten zespół faktów składa się na to, że Polska nie tylko może ale i ma pewien obowiązek moralny wziąć udział w wyścigu kulturalnym narodów o podbój stratosfery. Właśnie Polska!

Cele naukowe lotu

Już samo naukowe przygotowanie lotu — obliczenia związane z wysokością, warunkami ciśnienia i temperatury, zabezpieczenie balonu, ludzi, aparatów od szkodliwych wpływów itd. — jest trudnym do rozwiązania problemem dla nauki. Niezależnie od tego podczas lotu zostanie przeprowadzony cały szereg badań i pomiarów naukowych z rozmaitych dziedzin.

Postawione zagadnienia rozpadają się na cztery grupy problemów, bądź to z zakresu meteorologii, bądź też z poszczególnych działów fizyki. Są to grupy: promieni kosmicznych, zjawisk elektrycznych, optyki i właściwości powietrza. Grupa I obejmuje zagadnienia: natężenia promieniowania kosmicznego (badania za pomocą komór jonizacyjnych), kierunkowości (za pomocą liczników) rodzaju promieniowania pierwotnego, badanie tzw. „ulew“, i „miękkiego“ promieniowania. Grupa II — badanie przewodności elektrycznej powietrza. Grupa III — pasma absorbcyjne ozonu, stałe promieniowanie słońca, obserwacje wizualne za pomocą luster i zdjęcia fotograficzne: zwykłe i w podczerwieni. Grupa IV — to próbki powietrza na rozmaitych wysokościach, temperatura powietrza, ciśnienie powietrza, zawartość ozonu itd.

Cel sportowy lotu

Sportowy cel lotu jest jasny i prosty. Dotychczasowa wysokość osiągnięta przez człowieka wynosi dokładnie 22 kilometry i 60 metrów. Jest to rekord amerykańskiego stratostatu Explorer II ustanowiony 11/XI 1935 r. przez Stevensa i Andersona w Stanach Zjednoczonych. Pojemność balonu wynosiła 105.000 m³. Pojemność balonu polskiego wynosi 124.000 m³ przy powłoce dwa razy lżejszej od amerykańskiej. Według obliczeń, polski stratostat winien się wznieść znacznie wyżej ponad osiągnięte dotychczas 22 km. Celem sportowym lotu jest więc pobicie światowego rekordu wysokości i osiągnięcie takiej, na jakiej dotychczas nikt jeszcze nie był. Przekroczenie istniejącego rekordu byłoby równie ważne dla sportu jak i nauki, byłoby również jednym z największych sukcesów propagandowych.

Organizacja lotu

W chwili obecnej stan robót przygotowawczych jest już daleko posunięty. Dziesiątki wybitnych osób i najtęższych mózgów w państwie, setki rąk pracują w tej chwili nad realizacją Pierwszego Polskiego Lotu Stratosferycznego.

Organizacją olbrzymiej imprezy naukowo-sportowej oficjalnie zajmuje się: Komitet Organizacyjny pod pro-

tektoratem gen. broni Kazimierza Sosnkowskiego. Na czele Komitetu stoi prezes: gen. dyw. inż. L. Berbecki. Komitet dzieli się na: prezydium, radę naukową i radę techniczną. Radzie naukowej przewodniczy prof. dr M. Wolfke, radzie technicznej — ppłk inż. F. Rudnicki. Rady dzielą się na szereg poszczególnych sekcji, kierowanych bądź przez odpowiednie siły naukowe — profesorów wyższych uczelni, bądź też przez osoby ze świata wojskowego — specjalistów i fachowców w dziedzinie lotnictwa. Przy takim układzie sił — najlepszych jakimi Polska w tej chwili rozporządza — komitet organizacyjny ma zapewnioną współpracę instytutów i laboratoriów: techniki lotniczej Departamentu Aeronautyki M. S. Wojsk., instytutów i pracowni naukowych wyższych uczelni oraz biur i agend L. O. P. P. Komitet organizacyjny — około 30 osób — jest wielkim „mózgiem zbiorowym", który ma za zadanie opracować w najdrobniejszych szczegółach przygotowanie i wykonanie lotu. Olbrzymia praca zbiorowa, rozpoczęta już w lipcu 1937 r., w zasadzie musi się dzielić na czysto naukowe opracowanie teoretyczne lotu: wszystko to, co trzeba najpierw obmyślić, przemyśleć, obliczyć, przerachować, sprawdzić, zbadać, skonstruować, (według planów, obliczeń i rysunków) zmontować, skontrolować i przeprowadzić. Większa część pracy teoretycznej, przygotowawczej czysto naukowej przypada w udziale radzie naukowej, wykonanie techniczne — radzie technicznej, jednak prace tych grup zazębiają się bardzo silnie, łączą i nakładają. Współpraca obu rad dąży zdecydowanie do ostatecznego celu — sfinalizowania lotu.

Całość wielkiego lotu można podzielić na dwie wielkie grupy prac: 1. przygotowanie lotu i 2. przeprowadzenie (realizacja) lotu. Jeżeli lot się uda, powstaje jeszcze jedna grupa prac: 3. opracowanie wyników lotu.

A więc podbój stratosfery to przede wszystkim budowa stratostatu większego od wszystkich budowanych dotychczas — największego na świecie. Olbrzymi stratostat składa się z dwóch zasadniczych części: właściwego balonu (dotychczas kuli z materiału nieprzenikliwego), napełnionego gazem nośnym, lżejszym od powietrza (wodorem) i gondoli (kabiny) szczelnie zamkniętej, mieszczącej załogę i potrzebne aparaty.

B a l o n

Wysokość, jaką stratostat może osiągnąć, związana jest z jego wielkością, ciężarem i siłą nośną gazu, którym jest napełniony. Zamierzając wznieść się na określoną (z pewnym przybliżeniem naturalnie!) wysokość, trzeba uprzednio dokładnie przemyśleć i przeliczyć warunki i dane, jakim stratostat musi odpowiadać. Po tych czysto teoretycznych obliczeniach można dopiero wykonać rysunek techniczny — plan balonu. Po skontrolowaniu i zatwierdzeniu planu można przystąpić do szycia balonu. Materiał nieprzenikliwy, z którego szyje się balon — powłoka balonu — najbardziej może odpowiedzialna część stratostatu — musi odpowiadać całemu szeregowi warunków, których wypełnienie przez naukę, technikę i przemysł jest pewnego rodzaju rekordem. Powłoka stratostatu musi być jednocześnie materiałem: bardzo lekkim, elastycznym, nieprzenikliwym, wyjątkowo mocnym i niewrażliwym na: niską i wysoką temperaturę i szkodliwe działanie promieni ultrafioletowych i ozonu. Parogodzinny pobyt w stratosferze stawia wyjątkowe zupełnie wymagania nie tylko ludziom, ale i materii martwej. W mrozie i upale jednocześnie, w destrukcyjnym działaniu promieni ultrafioletowych i ozonu większość materiałów rozpada się, kruszy, sztywnieje, niszczy albo rozlatuje. Dlatego powłokę stratostatu trzeba najpierw przygotować przez uszczelnienie, zabezpieczenie, uodpornienie — potem zbadać, wypróbować, sprawdzić jej wytrzymałość i dopiero zaryzykować szycie olbrzymiego stratostatu.

Ale to jeszcze nie koniec z samym balonem. Prócz powłoki balon musi posiadać klapę do wypuszczania gazu. Nieotworzenie się klapy — zamarznięcie albo zacięcie — to katastrofa! Trzeba przemyśleć albo wymyślić niezawodny sposób otwierania. Sposoby stosowane w małych balonach, w takim olbrzymie — zawodzą. Rozrywacz do wypuszczenia gazu w chwili lądowania, zawieszenie ciężkiej gondoli — to znów nowe problemy naukowe i techniczne. Szycie olbrzymiego balonu z tysięcy niewielkich kawałków powłoki — ani jednej dziurki, ani jednej szparki! — to trudna, żmudna i odpowiedzialna robota. Przewiezienie tego wszystkiego, zabezpieczenie w drodze i na miejscu startu — robota jeszcze trudniejsza! Powłoka może się zniszczyć, uszkodzić, może się też zestarzeć, ma swój własny czas życia — okres największej wytrzymałości i odporności — po którym słabnie, starzeje się. Ten okres musi być wykorzystany do lotu. Tyle o powłoce, a gondola?

Gondola stratostatu

Człowiek nie może żyć w stratosferze nawet przez parę minut. Stratosfera dusi brakiem tlenu do oddychania i niskim ciśnieniem, zamraża syberyjskim mrozem i niszczy ultrafioletem. Wnętrze gondoli stratostatu musi zabezpieczyć załogę przed szkodliwym działaniem stratosfery, zapewnić jej warunki życia — temperaturę i oddychanie, podobne do ziemskich i umożliwić nawigację — start, przelot i lądowanie stratostatu — oraz wykonanie pomiarów i badań naukowych. W gondoli człowiek musi żyć i pracować. Musi mieć ciepło i musi oddychać. Musi mieć okna do wyglądania i fotografowania i odpowiednie otwory do wyskoczenia w razie katastrofy. Na zewnątrz gondola ma balast do wyrzucania w czasie lotu — regulacją z wewnątrz — zderzak do osłabienia siły spadku przy lądowaniu i niektóre aparaty. Wewnątrz gondoli, prócz załogi, musi się pomieścić cały zespół: aparatów do regulacji powietrza, pochłaniania dwutlenku węgla i innych gazów, aparatów nawigacyjnych i aparatów naukowych. Wszystko to w małej, metalowej kuli o średnicy zaledwie dwóch i pół metra! Obliczenie tego wszystkiego, wykonanie sprawdzenie i umieszczenie — to dziesiątki problemów. Zawieszenie gondoli na stratostacie i jej odczepienie w chwili lądowania: to cały trick techniczny.

Przygotowanie startu

Start tak olbrzymiego balonu jest jednym z najtrudniejszych i najbardziej odpowiedzialnych punktów wykonania całego przedsięwzięcia. Pomijając zagadnienie nawigacyjne samego oderwania się od ziemi, wybór i przygotowanie miejsca startu jest robotą trudną i odpowiedzialną. Miejsce startu musi odpowiadać dwóm kardynalnym warunkom. Mieć dostateczną szerokość i osłaniać od wiatru. Olbrzymi stratostat wypełniony jest gazem tylko w swej górnej, bardzo niewielkiej części. Dopiero po dojściu do pewnej wysokości wypełnia się gazem całkowicie. Na starcie dolna część powłoki zwisa w olbrzymich fałdach zupełnie luźno. Wiatr na starcie oznacza katastrofę! Fałdy delikatnej powłoki

poplączą się z linami, popękają, potrzaskają. Miejsce osłonięte od wiatru i pogodny, bezchmurny dzień są koniecznymi warunkami lotu. Czekanie na odpowiednią pogodę — po ukończeniu wszystkich przygotowań — odbywa się nieraz miesiącami. W warunkach klimatycznych złych start w ogóle nie może się odbyć. Miejscem startu musi być osłona naturalna — dolina górska odpowiednio szeroka i dostatecznie zasłonięta od wiatru. Znalezienie takiego miejsca, zbadanie topograficzne, a następnie przeprowadzenie systematycznych badań meteorologicznych w dolinie — to nowy orzech do zgryzienia.

Przygotowanie załogi

Załoga stratostatu to: pilot (względnie dwaj piloci) i obserwator naukowy. W warunkach jednak i wymaganiach lotu dokładny rozdział funkcji nie jest możliwy. Zarówno piloci jak i naukowiec muszą się orientować i współdziałać w naukowej pracy podczas lotu — znać zasady i wymagania pilotażu. Niezależnie od tego cała załoga musi mieć odpowiednie warunki fizjologiczne, konieczne do wytrzymania kilkunastogodzinnego pobytu i pracy w zamkniętej gondoli. Dobrze wyszkolona w obsłudze aparatów, wytrenowana i obeznana z warunkami wysokości załoga jest koniecznym warunkiem powodzenia lotu. Przygotowanie załogi jest ważną częścią całego planu.

Praca naukowego i technicznego przygotowania lotu do stratosfery — to olbrzymi zespół zagadnień, rozpadających się na dziesiątki szczegółów i szczegółików jednakowo ważnych i koniecznych: twórczy wysiłek rady naukowej i technicznej; ciągnące się już od roku prawie przygotowanie lotu; doprowadzenie olbrzymiego stratostatu, wyekwipowanie we wszystko, co mu potrzeba na start; wykonanie lotu — to drugie niemniej trudne zagadnienie.

Wartość i celowość lotu do stratosfery

Lot musi być rozpatrywany i robiony jako pewna niepodzielna całość. Dla całej nauki polskiej ważnym będzie: czy lot nie zawiedzie przewidywań i obliczeń i czy rozwiąże wszystkie postawione przez naukę pytania. Dla samej fizyki równie ważnym będzie rozwiązanie zagadnień związanych z promieniami kosmicznymi, jak dla meteorologii kwestia własności górnych warstw powietrza. Przemysł będzie najbardziej obchodziło to, czy jego wyrób okaże się naprawdę najlepszym, a technikę czy konstrukcja nie zawiedzie. Dla państwa i dla opinii społecznej udany lot, jako całość, staje się ważnym czynnikiem propagandy międzynarodowej i egzaminem sprawności pewnych dziedzin życia. Dlatego nie ma się co spierać o to, co ważniejsze: rekord wysokości, czy promienie kosmiczne? Bo jeszcze w innym ujęciu, z punktu widzenia przeprowadzenia lotu od początku do końca, jednakowo ważne jest dokładne opracowanie każdego najdrobniejszego szczegółu, czy to w naukowej, technicznej czy sportowej części lotu. Zupełnie tak samo lot może się nie udać — i zniszczyć wszystkie nadzieje — przez błąd w obliczeniach polskiego profesora jak i przez zacięcie się zamków pomysłu polskiego inżyniera, albo pęknięcie powłoki polskiego wyrobu. Jak w każdym przedsięwzięciu wielkim i zbiorowym, niedociągnięcie w jednej drobnej części może zniszczyć i pogrzebać całość. Maksymalna sprawność każdej dziedziny życia jest konieczna na to, żeby lot doszedł do skutku i udał się, a dla całości przedsięwzięcia jednakowo ważna. Dlatego taka impreza — największe przedsięwzięcie naukowo-sportowe nie tylko w Polsce, ale i w tej chwili na świecie — musi się stać własnością i wyczynem zbiorowym całego państwa i społeczeństwa — miernikiem jego sprawności.

Kpt. pil. Z. Burzyński
Dr K. Narkiewicz - Jodko





VI KRAJOWE ZAWODY SZYBOWCOWE

Zwyczajem lat ubiegłych Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej przy współudziale organizacyjnym Okręgu Wojewódzkiego L. O. P. P. w Kielcach zorganizował w Masłowie VI Krajowe Zawody Szybowcowe.

Zawody te zgromadziły na lotnisku Masłowskim 36 zawodników reprezentujących 6 szkół szybowcowych L. O. P. P., Szkołę Ministerstwa Komunikacji w Bezmiechowej i 4 aerokluby regionalne.

Wśród szybowców reprezentowane były ze starych typów — cała rodzina SG, CWV przerobione w warsztatach Wojskowego Obozu Szybowcowego tak zwane WOS, oraz najnowszy nasz dorobek konstrukcyjny PWS 101 „Rekin" i Kocjanowskie „Orliki" i „Mewy".

Dużym krokiem naprzód w porównaniu z latami poprzednimi było to, że wszyscy zawodnicy zostali zaopatrzeni w paszporty zagraniczne, co pozwalało na swobodne przedsiębranie przelotów bez specjalnych trudności natury formalnej. Wszystkie ekipy szkół L. O. P. P. i aeroklubów zostały zaopatrzone w sprzęt holujący w postaci R. W. D. 8.

Masłów położony jest najbardziej centralnie w Polsce z obecnie istniejących lotnisk, któreby mogły się nadawać do masowych startów holowanych. Istniejąca szkoła pilotów L. O. P. P., zabudowania hangarowe i położenie wśród gór Świętokrzyskich pozwalało mniemać, iż warunki dla Zawodów będą jak najbardziej odpowiednie.

Nie wszystkie jednak przewidywania się ziściły. Masłów okazał się przy pogodzie w tym czasie panującej dziurą, w której tylko najlepiej znający teren lub szczęściarze mogli coś zrobić. Większość zawodników po odczepieniu się bardzo często lądowała w niedalekiej odległości, nie mogąc znaleźć odpowiednich warunków dla przelotów.

Niezbyt fortunnie także został wybrany termin zawodów. Żniwa aczkolwiek dosyć wczesne, w tym czasie albo nie były rozpoczęte, albo w nielicznych miejscowościach były w całej pełni. Stworzyło to przy dosyć trudnym terenie otaczającym lotnisko dodatkowe niedogodności przy sprowadzaniu szybowców holem. Tym też należy tłumaczyć dosyć znaczny odsetek uszkodzeń sprzętu holującego.

Wreszcie najważniejszym szkopułem było to, że pogoda, która tak pięknie dopisywała zawodom w Inowrocławiu w roku ubiegłym w tym roku uwzięła się by płatać wszelkie możliwe figle organizatorom, zsyłając deszcze i burze, a tym samym tworząc warunki uniemożliwiające zupełnie loty.

Z tych wszystkich powodów jasnym jest dla każdego, iż w zawodach tegorocznych musieli być faworyzowani autochtoni, którzy znając łańcuch gór masłowskich i pobliskie Polichno mieli więcej atutów w ręku niż inni. Późniejsze wyniki osiągnęła Szkoła Szybowcowa L. O. P. P. im. gen. inż. Leona Berbeckiego w Polichnie. Kierownik tej szkoły p. K. Plenkiewicz udowodnił, iż potrafi w najbardziej beznadziejnych sytuacjach uzyskać dobre wyniki, wykorzystując swe doświadczenie i znajomość lokalnych warunków.

Szczegółowe wyniki VI Krajowych Zawodów Szybowcowych przedstawiają się następująco:

Punktacja indywidualna zawodników:

1.	K. Plenkiewicz	1125,1	punktów
2.	T. Góra	1113,9	„
3.	H. Milicer	788,9	„
4.	J. Kawalec	695,95	„
5.	W. Kasprzyk	652,9	„
6.	A. Kozioł	585,6	„
7.	W. Grzeszczuk	516,5	„
8.	M. Lewandowski	495,4	„
9.	R. Szukiewicz	475,9	„
10.	J. Orzechowski	468,8	„
11.	A. Dziurzyński	454,6	„
12.	T. Matławski	451,8	„
13.	T. Tarczyński	440,2	„
14.	Z. Żabski	393,6	„
15.	H. Dyrgałła	370,75	„
16.	Z. Mikulski	346,1	„
17.	M. Blaicher	342,95	„
18.	A. Zientek	304,3	„
19.	W. Kosarz	297,15	„
20.	M. Offierski	293,65	„
21.	M. Urban	287,7	„
22.	S. Piątkowski	280,6	„
23.	J. Skalski	274,6	„
24.	S. Brzezina	269,85	„
25.	D. Pacholczyk	269,65	„
26.	R. Weigl	254,6	„
27.	E. Iwanow	242,1	„

28.	L. Szwarc	241,9	„
29.	W. Modlibowska	151,3	„
30.	K. Miller	150,45	„
31.	B. Baranowski	112,7	„
32.	S. Wesołowski	110,45	„
33.	K. Antoniak	72,95	„
34.	M. Felkerzam	28,0	„
35.	S. Murłowski	3,0	„

Puntacja zespołowa dla organizacji:

1.	Szkoła Szybowcowa L. O. P. P. Polichno-Pińczów	1001,54	pkt.
2.	Szkoła Szybowcowa A. L. Bezmiechowa	921,9	„
3.	Sekcja Szybowcowa Aeroklubu Warszawskiego	858,3	„
4.	Aeroklub Lwowski	601,1	„
5.	Szkoła Szybowcowa L. O. P. P. Katowice	519,0	„
6.	Szkoła Szybowcowa L. O. P. P. Tęgoborze	481,0	„
7.	Szkoła Szybowcowa L. O. P. P. — WKS „Orlęta" Dęblin	454,9	„
8.	Szkoła Szybowcowa L. O. P. P. Sokola Góra	426,8	„
9.	Szkoła Szybowcowa L. O. P. P. Miłosna	401,0	„
10.	Aeroklub Pomorski	394,9	„
11.	Aeroklub Krakowski	297,15	„

Na podstawie powyższych wyników Komisja Sportowa przyznała w klasyfikacji indywidualnej miejsce:

I.	K. Plenkiewicz — S. S. L. O. P. P. Polichno Pinczów	1125,1	pkt.
II.	T. Góra — S. S. A. L. Bezmiechowa	1113,9	„
III.	H. Milicer — Aeroklub Warszawski	788,9	„
IV.	J. Kawalec — S. S. L. O. P. P. Polichno-Pinczów	695,95	„
V.	W. Kasprzyk — Aeroklub Lwowski	652,9	„
VI.	A. Kozieł — S. S. L. O. P. P. Katowice	585,6	„
VII.	W. Grzeszczuk — S. S. L. O.— P. P. — KWS „Orlęta" Dęblin	516,5	,
VIII.	M. Lewandowski — S. S. L. O. P. P. w Tęgoborzu	495,4	„
IX.	R. Szukiewicz — S. S. Aeroklubu Warszawskiego	475,9	„
X.	J. Orzechowski — Aeroklub Pomorski	468,8	„

W klasyfikacji zespołowej miejsce:

I.	Szkoła Szybowcowa L. O. P. P. Polichno-Pinczów	1001,54	„
II.	Szkoła Szybowcowa Aeroklubu Lwowskiego w Bezmiechowej	921,9	„
III.	Sekcja Szybowcowa Aeroklubu Warszawskiego	858,3	„

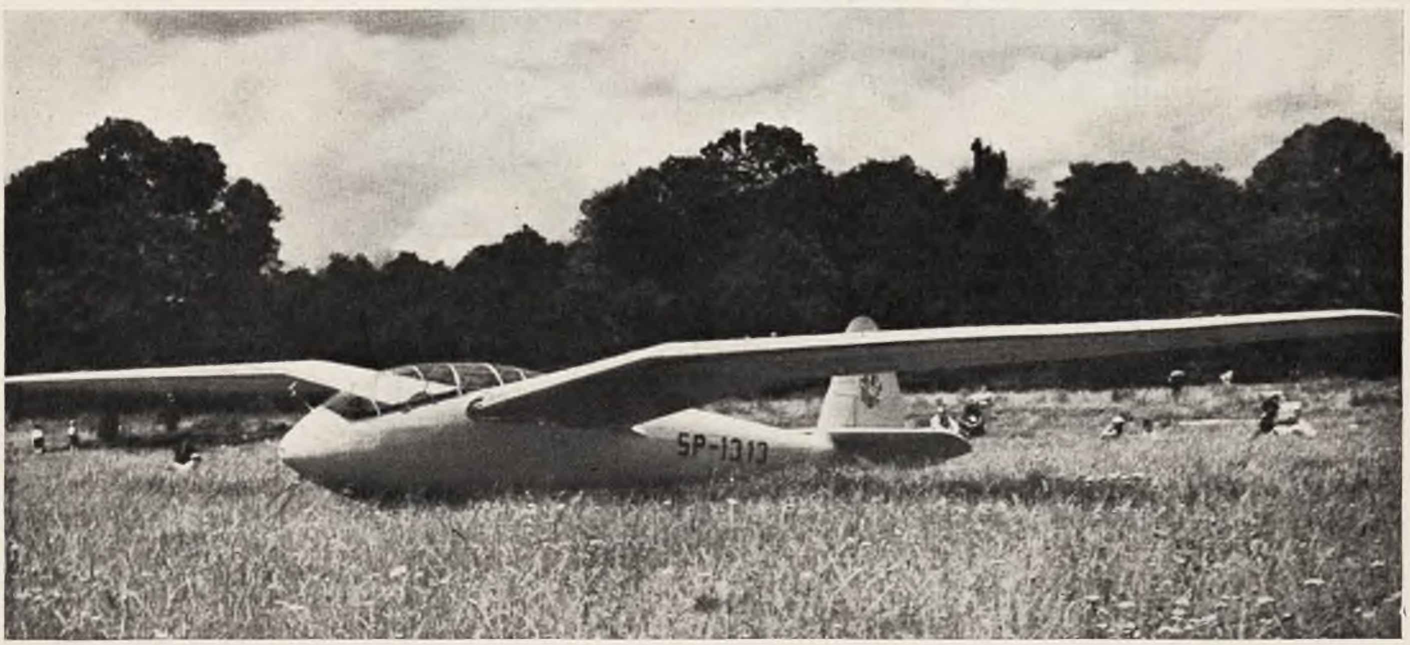
Oraz na podstawie przedłożonych dokumentów przez Komisję Pomiarową przyznano następujące nagrody:

— Nagrodę przechodnią Pana Ministra Komunikacji dla organizacji sportowo-lotniczej, której pilot w czasie zawodów wykona najdłuższy przelot — Szkole Szybowcowej Aeroklubu Lwowskiego w Bezmiechowej, zdobytą przez pilota Tadeusza Górę w locie Nr 156, za przelot do miejscowości Nowa Wieś Królewska — 299 km.

— Nagrodę przechodnią Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej dla organizacji sportowo-lotniczej, której pilot osiągnie największą wysokość lotu, wynoszącą conajmniej 1000 m ponad start — Szkole Szybowcowej L. O. P. P. — WKS „Orlęta" w Dęblinie, zdobytą przez pchor. pil. inż. Piątkowskiego Stanisława w locie Nr 131, w którym osiągnął 1950 m.

— Nagrodę przechodnią Zrzeszenia Polskich Przemysłowców Lotniczych dla konstruktora, na którego szybowcu dokonany zostanie podczas zawodów najdalszy przelot w linii prostej — Panu inż. Wacławowi Czerwińskiemu za przelot dokonany na szybowcu PWS-101 przez pilota Tadeusza Górę do Nowej Wsi Królewskiej 299 km.

— Nagrodę honorową pozaregulaminową im. Edmunda Szutkowskiego dla akademickiej organizacji lotniczej, której członek będący studentem Oddziału Lotniczego jednej z Politechnik krajowych, zdobędzie największą ilość punktów — Sekcji Lotniczej Politechniki Warszawskiej zdobytą przez pilota Milicera Henryka, który uzyskał 788,9 punktów. *S. I.*



SPORT SPADOCHRONOWY ROZWIJA SIĘ POMYŚLNIE

Dwa lata mija od czasu, kiedy L. O. P. P. przystąpiła do organizowania sportu spadochronowego w Polsce. Idea zorganizowania tego sportu u nas nie została narzucona, że się tak można wyrazić, „z urzędu".

Zrodziła się ona właściwie wśród naszej młodzieży, która, słysząc i czytając o rozwoju nowego i emocjonującego sportu zagranicą, zapragnęła sama go uprawiać.

Do kogóż było się zwrócić w tej sprawie, jak nie do L. O. P. P.? Jakaż inna instytucja poza L. O. P. P. mogłaby zająć się szerzeniem sportu spadochronowego, wiążącego się tak ściśle ze sportem lotniczym? Jakaż wreszcie inna instytucja bierze tak jak L. O. P. P. do serca, pragnienie naszej młodzieży stać się bohaterami przestworzy powietrznych?

Do L. O. P. P. więc słała młodzież swe prośby zorganizowania jak najprędzej i u nas sportu spadochronowego, raczej wyczuwając, niż zdając sobie sprawę, z jego doniosłego znaczenia wychowawczego.

W realizowaniu hasła „Młodzież na spadochrony" natrafiła L. O. P. P. na znaczne trudności natury zarówno materialnej, jak i psychicznej.

Przede wszystkim nie posiadaliśmy wówczas w tej dziedzinie żadnych własnych doświadczeń, ani potrzebnego sprzętu i pomocy szkolnych, nie mieliśmy instruktorów. Trzeba było wszystko własnymi rękami budować od początku.

Wyłoniły się przy tym nawet w łonie samej L. O. P. P. trudności natury psychicznej. Trzeba było przełamywać sceptycyzm i zacofanie niektórych ludzi, którzy uważali sport spadochronowy za coś nie tylko niepotrzebnego, lecz wręcz szkodliwego.

Pamiętam, jak dziś, ile walk trzeba było toczyć w obronie sportu spadochronowego na różnych zebraniach i konferencjach, jak nieliczni zwolennicy tego sportu byli, pomimo całej rzeczowej argumentacji, odosobnieni i jak różni „pseudofachowcy" ostro krytykowali nowe zamierzenia.

I dopiero na jednym z posiedzeń Zarządu Głównego L. O. P .P. cała sprawa została wyjaśniona i rozstrzygnięta, kiedy Prezes Zarządu Głównego, gen. Berbecki zabrał głos i powiedział:

„Uważam, że sport spadochronowy jest dla naszej młodzieży potrzebny. Będzie on dla niej świetną szkołą silnych charakteryów i doskonałym przedszkolem szybownictwa i lotnictwa. W przyszłości sport ten może mieć znaczenie wojskowe. Musimy więc sport spadochronowy zorganizować, a środki na to znajdziemy".

Te kilka słów wypowiedzianych z żołnierską jasnością i siłą przesądziły całą sprawę i polski sport spadochronowy zawdzięcza im swe powstanie a młodzież spełnienie gorących pragnień.

Początek pracy nad zorganizowaniem nowego sportu był trudny, co odczuwali i organizatorzy, i nieliczni instruktorzy i nawet szkolona młodzież. Jednak nikt się nie zniechęcał, a wszyscy razem święcie wierzyli, że potrafimy trudności przezwyciężyć i osiągnąć dobre wyniki.

Na najwyższe uznanie zasługuje przede wszystkim szkolona w sporcie spadochronowym młodzież. Jej pęd do nowego sportu, jej zapał, wyjątkowe uzdolnienia, jej wytrwałość i upór — oto czynniki, które wiele pomogły i wiele się przyczyniły do rozwoju naszego spadochroniarstwa.

Bardzo ciekawe, że wkrótce można było się już przekonać, jak wielki wpływ psychiczny wywiera na młodzież sport spadochronowy. Jakże różnorodna była masa młodzieży, która się początkowo zgłosiła na kursy spadochronowe, kierowane przeważnie żądzą emocji, różnorodna ze względu na swój zawód, zajęcia, poziom umysłowy, ideowe ustosunkowanie się do zagadnień spadochroniarstwa i lotnictwa. Już po wykonaniu paru skoków z samolotów młodzież ta zmieniła się nie do poznania. Przede wszystkim spoważniała, jakby wyszlachetniała, stała się nadzwyczaj zdyscyplinowaną, koleżeńską, nadzwyczaj ideową i zdolną do najtrudniejszych wyczynów i największego poświęcenia. Przejawiło się więc tu jeszcze jedno doniosłe znaczenie nowego i pięknego sportu spadochronowego.

Dwa lata żmudnej, trudnej i bardzo odpowiedzialnej pracy minęły szybko i L. O. P. P. osiągnęła na polu rozwoju sportu spadochronowego nadspodziewane wyniki, oceniane należycie i przez społeczeństwo i przez najwyższe czynniki państwowe.

Nasze desanty spadochronowe wywołują szczery zachwyt i podziw nie tylko w całym kraju ale i daleko poza jego granicami.

Dość wymienić zespołowe skoki spadochronowe naszej młodzieży, wyszkolonej przez L. O. P. P., wykonane w Wieliszewie, Kielcach, Lwowie i wielu innych miejscowościach, a zwłaszcza w Toruniu, gdzie spotkały się z najwyższym uznaniem samego Wodza Naczelnego marszałka Śmigłego-Rydza.

Dość wymienić popisy naszych drużyn spadochronowych w Holandii, na Węgrzech, Łotwie i w Luksembur-

Tabelka ilości wykonanych skoków z samolotów

1936 r.	1937 r.	I połowa 1938 r.
60	900	994

Uwaga: W stosunku do 1936 r. wzrost:
w 1937 — o 1500%
w 1938 — o 3000%

Obecnie, gdy LOPP dysponuje własnymi samolotami wzrost zaznaczy się jeszcze gwałtowniej.

gu, gdzie z entuzjazmem obnoszono naszych skoczków na rękach, by zdać sobie sprawę, że najcięższy etap pracy minął i że na polu rozwoju sportu spadochronowego wysuwamy się na czołowe miejsce.

Dziś szkolimy rok rocznie setki doskonałych skoczków. Dziś posiadamy już doskonałą kadrę instruktorów, z których każdy ma poza sobą kilkadziesiąt różnorodnych skoków. Nazwiska instruktorów Dobrowolskiego, Burgchardta, Jary, Poniatowskiego, Gębołysia, Łopato i wielu innych znane są w całym kraju.

Dziś posiadamy już należycie zorganizowaną służbę zdrowia, dzięki której unikamy wypadków, które tak często zdarzają się przy uprawianiu sportu spadochronowego za granicą.

Rozrosła się również i podstawa materialna, umożliwiająca intensywniejszą pracę w dziedzinie spadochroniarstwa. Sieć żelaznych wieżyczek spadochronowych, świetnej polskiej konstrukcji, rozrzucona jest po całym kraju. Wykonano już z nich nie jeden dziesiątek tysięcy skoków szkolnych i propagandowo-rozrywkowych.

Dziś L. O. P. P. dla celów szkolenia dysponuje własnymi samolotami i znaczną ilością spadochronów.



Uwaga: Posiadamy 18 wież. Rosja Sowiecka, gdzie sport spadochronowy najbardziej jest rozwinięty, istnieje ok. 1000 wież, przeważnie drewnianych. Obszar Rosji 60 razy większy od obszaru Polski. Proporcjonalnie posiadamy to samo

Rozwój tej podstawy materialnej umożliwił zdecentralizowanie szkolenia w sporcie spadochronowym. Szkolenie odbywa się w okręgach i, jak wykazują doświadczenia Okręgu Warszawskiego, Kieleckiego, Lwowskiego, Wołyńskiego i szeregu okręgów kolejowych, idzie zupełnie dobrze.

Oczywiście, że nie można poprzestać na osiągniętych wynikach. Chociaż pod względem jakościowym są one bardzo dobre, to pod względem ilościowym, jak na Polskę, są za małe i nie mogą zadowolnić społeczeństwa, które z takim entuzjazmem wszędzie spotyka naszych dzielnych skoczków spadochronowych.

Należy sobie jasno zdać sprawę, że dotychczasowy rozwój sportu spadochronowego to najlepsza propaganda i dla spadochroniarstwa, i dla naszego lotnictwa, i dla L. O. P. P., która tak wydatnie popiera i jedno i drugie.

Wł. Mizgier-Chojnacki mjr dypl.



Uwaga: W ciągu 2 lat wykonano w Polsce 2000 skoków. W Rosji Sowieckiej w ciągu 8 lat około 20 000. Ilość ludności w Rosji Sowieckiej jest 5 krotnie wyższa niż w Polsce. Proporcjonalnie dokonaliśmy większego wysiłku

MODELARSTWO LOTNICZE W POLSCE

Olbrzymi rozwój lotnictwa w ciągu lat ostatnich i zdecydowane wejście jego w zakres zagadnień obrony Państwa spowodowały w społeczeństwie — obok entuzjazmu — zmianę sądu o poszczególnych jego dziedzinach na bardziej odpowiadające istocie rzeczy. Znaczenie lotnictwa silnikowego od dawna już oceniamy właściwie. O szybownictwie zaś od pewnego czasu nie mówimy jak o rzeczy nie mającej zastosowania do celów wojskowych, o modelarstwie — że jest zabawką dla grzecznych dzieci.

Poznanie bowiem lotu modeli i działania organów sterujących daje szereg wiadomości niezbędnych do nauki pilotażu szybowcowego i silnikowego.

Nauka modelarstwa lotniczego, prowadzona systematycznie w szkołach powszechnych i średnich, jest jednym z najważniejszych czynników pobudzających młodzież do studiów nad zagadnieniami lotnictwa i wżycia się w nie.

Czymże jest bowiem modelarstwo lotnicze? Jest systematycznie i metodycznie prowadzonym kursem budowy małych samolotów, projektowanych według naukowych zasad lotu a konstruowanych z łatwo dostępnych i tanich materiałów.

Budowa modeli, oprócz dokładności i zręczności, wymaga całego szeregu wiadomości fachowych z dziedziny lotnictwa, które, przyswajane przez młodzież i sprawdzane stałymi doświadczeniami, rozbudzają chęć do dalszych studiów w tym kierunku; przyczyniają się niejednokrotnie do wyłowienia z szerokiej masy młodzieży szkolnej jednostek o wybitnych uzdolnieniach konstruktorskich. Co prawda, mówimy obecnie, że młodzieży dla lotnictwa nie trzeba zdobywać, bo i tak ci, którzy się nim interesują od małego, sami okazują całe swe zamiłowanie graniczące z fanatyzmem i tym pociągają innych. Jednakże trzeba dać coś tym, którzy tymczasem mają jedynie możność patrzenia na prawdziwe samoloty i marzenia o lataniu. Trzeba młodzież do lotnictwa wprowadzić, uczyć bawiąc, kształtować pojęcia, zaznajamiać z zawiłą konstrukcją i prawami lotu. Mały lotnik, mały konstruktor, musi mieć swój mały samolot, to wszystko osiąga się przez modelarstwo, które jest jednym z najlepszych czynników propagandy i uświadamiania w dziedzinie budowy maszyn do latania.

Gdy obserwujemy jak grupy uczniów dążą w godzinach pozalekcyjnych do szkół, oddalonych często dość znacznie od miejsca ich zamieszkania, na naukę modelarstwa; gdy widzimy małych dwunastolatków, jak z całą powagą fachowców zgłębiają tajniki lotu, jak rozprawiają o najrozmaitszych typach samolotów, jak wykazują zapał i przejęcie tymi sprawami, wówczas rozumiemy, że ta, na pozór drobna, sprawa stanowi prawdziwą podstawę do stworzenia przyszłych kadr pionierów lotnictwa, że istotnie dokonywa ona wielkiego dzieła.

W zaraniu lotnictwa wszystkie początkowe prace pionierów, wszelkie odkrycia tyczące się lotnictwa odbywały się przy pomocy małych modeli. Skrzętnie notowane próby, porównywane z następnymi próbami, tworzyły podstawę do teorii lotu.

Niemcy skrępowani po wojnie światowej traktatem wersalskim, który ograniczał produkcję samolotów, nie chcieli zaniechać spraw z lotnictwem związanych. Licząc się z prawdopodobną możliwością zniesienia tych ograniczeń, najwcześniej docenili znaczenie modelarstwa lotniczego. Wprowadzili je u siebie w szerokim zakresie, pokryli gęstą siecią modelarni całe swe państwo i wydali dziesiątki podręczników, które w sposób bardzo prosty i zrozumiały wyjaśniają tajemnicę lotu. A więc jak widzimy, postanowili oni drogą należytego rozpowszechnienia modelarstwa stworzyć kadrę młodzieży obznajmionej z zasadami konstruowania samolotów i zamiłowanej w lotnictwie.

Co Niemcy osiągnęli przez swoją politykę lotniczą i jaką są obecnie potęgą w tej dziedzinie, wiemy wszyscy doskonale.

Od lat piętnastu instytucją, powołaną do krzewienia idei lotnictwa, w odrodzonej Polsce jest Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. Świadoma swych celów i dbała o ciągły rozwój lotnictwa na terenie Rzeczypospolitej doceniła, na równi z Niemcami, znaczenie modelarstwa dla lotnictwa.

Wbrew początkowemu brakowi doniosłości tej akcji w społeczeństwie L. O. P. P., a ściślej mówiąc obecny Okrąg L. O. P. P. m. st. Warszawy zainicjował naukę modelarstwa już w r. 1925, zakładając na terenie stolicy pierwszą modelarnię w Miejskiej Szkole Rzemieślniczej im. Konarskiego. Założenie pierwszej modelarni poprzedziło zorganizowanie w r. 1924 wystawy modeli. W czasie jej otwarcia z ust ówczesnego Prezydenta Rzeczypospolitej Stanisława Wojciechowskiego padły słuszne i znamienne słowa. — „Z rzeczy małych powstają wielkie".

W r. 1926 od 21 stycznia do 21 maja odbył się pierwszy kurs instruktorów modelarstwa dla 30 nauczycieli.

W grudniu tegoż roku przedstawiciele dyrekcyj szkół, zebrani na specjalnej konferencji L. O. P. P. jednomyślnie wypowiedzieli się za wprowadzeniem do za-

jęć szkolnych wykładów o lotnictwie i zajęć praktycznych z dziedziny modelarstwa.

Na drugim kursie instruktorskim w czasie od 3 marca do 20 czerwca 1927 r. widzimy już 56 nauczycieli.

W roku następnym Ministerstwo Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego poleca wszystkim szkołom Rzeczypospolitej wprowadzić do swych programów modelarstwo lotnicze.

Odtąd L. O. P. P. rokrocznie urządza stałe kursy instruktorskie i tworzy składnice materiałów do budowy modeli. Praca nad rozwojem sieci modelarskiej posuwa się wciąż naprzód. Z roku na rok zwiększają się zastępy młodzieży studiującej z zapałem to A B C lotnictwa, które daje im praca w modelarniach. Z roku na rok potężnieją zastępy młodzieży, która wyzbyła się lęku przed lataniem, rwie się pod niebo, nie bacząc na „trzeźwe" rady ostrożnych i przewidujących. Z zastępów tych entuzjastów wyrastają Żwirkowie, Wigurowie, Skarżyńscy, Puławscy i wielu, wielu innych równie wielkich zdobywców, którzy rozsławiają imię naszych skrzydeł na wszystkich szlakach powietrznych świata i posuwają olbrzymiemi krokami rozwój postępu i cywilizacji.

W r. 1929 mamy w całej Warszawie czynnych modelarni: w szkołach powszechnych — 13, w średnich — 4, w rzemieślniczych i zawodowych — 4; razem 21. Wyszkolono w nich ponad 1.300 uczniów.

Celem zapoznania się z poziomem i rezultatami dotychczasowej pracy w dziedzinie modelarstwa, Zarząd Główny L. O. P. P. organizuje dn. 14 września 1929 r. w Warszawie pierwsze Ogólnokrajowe Zawody Modeli Latających. Jak na ówczas, wyniki osiągnięto zupełnie zadawalające. Co prawda modele nie latały dłużej niż 15—20 sekund i nie przekroczyły odległości 200 m, to jednak, uwzględniwszy brak materiałów do budowy modeli rekordowych i młodość modelarstwa w Polsce, możemy być dumni, że nie ustępowaliśmy wtedy modelarstwu w innych krajach. Odniósłszy ten sukces, L. O. P. P. corocznie organizuje podobne zawody, przez pierwsze trzy lata tylko w Warszawie, później — zawsze w innym mieście Rzeczypospolitej. Każde Ogólnokrajowe Zawody poprzedzane są zawodami eliminacyjnymi, organizowanymi u siebie przez poszczególne okręgi wojewódzkie L. O. P. P.

Zawody eliminacyjne, jak nazwa wskazuje, służą do wybrania ekipy zawodników na zawody ogólnokrajowe. Tam młodzi zawodnicy spotykają się z kolegami z całej Polski, wzajemnie się krytykują, a w szlachetnej rywalizacji osiągają z roku na rok coraz świetniejsze wyniki. Podnosi się więc stale ogólny poziom modelarstwa.

Dn. 15 czerwca 1930 r. redakcja „Lotu Polskiego", organ oficjalny L. O. P. P., celem zbliżenia i zapoznania młodzieży z morzem i lotnictwem morskim, organizuje w Warszawie na basenie pływackim A. Z. S. pierwszy Konkurs Modeli Wodnopłatowców.

Wprowadzenie w r. 1931 do budowy modeli specjalnie lekkiego drzewa „balsy", które L. O. P. P. zakupuje aż w Brazylii, daje modelarzom polskim możność osiągania coraz wspanialszych wyników. Na drugim Konkursie Modeli Wodnopłatowców pada rekord europejski lepszy o 2 sekundy od poprzedniego rekordu, ustanowionego przez Niemców.

Rok 1935 otwiera przed modelarstwem polskim nowe dziedziny sportowe. Specjalne zainteresowanie budzą modele szybowców, które latają na tych samych zasadach co prawdziwy szybowiec — nie posługując się w czasie lotu żadną mechaniczną siłą ciągnącą. Lot ten polega na wykorzystaniu prądów powietrznych (prądy wstępujące) przez należytą konstrukcję modelu. Rekordowy czas, osiągnięty na zawodach dla tej kategorii modeli, przekracza 5 minut a odległość — 8 km. Inne modele lądowe mają ten czas około 2 minuty i odległość około 1.000 m. O rekordzie w klasie szybowców, zarówno na czas jak i odległość, trudno jeszcze mówić konkretnie, wiele bowiem modeli na zawodach polskich po 15—20 minutach lotu znikało z pola widzenia tak, że nie można było je odszukać. Na pewno nie jeden z nich ustanowił rekord międzynarodowy.

Aby dojść do pierwszorzędnych wyników w modelarstwie, potrzeba nie tylko zdolności, ale i dużo wolnego czasu. Praca jednak nie może być w kolizji z nauką. Dlatego też Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, celem dokształcenia swych modelarzy, wykorzystuje każdą dłuższą przerwę w nauce szkolnej i zbiera chłopców w obozach modelarskich.

Obozy organizowane są na szybowiskach, gdzie młodzież słucha wykładów teoretycznych z zakresu szybownictwa i z nim bezpośrednio się styka. Wiadomości zaś, zdobyte drogą teoretyczną, sprawdza stałymi doświadczeniami na modelach wykonanych przez siebie. Na obozach modelarskich w Ośrodku Wyszkolenia L. O.

Fragmenty z ogólnokrajowych zawodów modelarskich









Próby z modelami motorkowymi

P. P. w osiedlu „Belweder“ koło Mogielnicy stworzono dla modelarzy idealne warunki pracy. Mają oni do swej dyspozycji wszelkie materiały i narzędzia, a przede wszystkim korzystają z cennych wskazówek udzielanych przez instruktorów i kierownika obozu. Wszystkie koszta dojazdów, wyżywienia, materiałów i nauki pokrywa L. O. P. P.

Posłuchajmy teraz jak w oczach uczestnika wygląda jeden z takich obozów i jakie z niego odnosi się korzyści i wrażenia.

„Nareszcie! Pięciogodzinny raid „samowarkiem“ kolejki dojazdowej, na trasie Warszawa — Mogielnica, skończony. Przeciętna szybkość jazdy — imponująca: 288 km (wyraźnie: dwieście osiemdziesiąt osiem kilometrów) ...na dobę.

Idziemy do osiedla „Belweder“ położonego o paręset kroków od stacji.

„Belweder“ to dawne budynki mieszkalne seminarium nauczycielskiego, położone na wzgórzu otoczonym zagajnikiem i laskiem sosnowym; w dole płynie rzeczka Mogielniczanka, a za nią — panorama wspaniałego miasta Mogielnicy z wystrzelającymi wieżami kościoła na tle okolicznych wzgórz. Na zboczu wzgórza duży sad owocowy — słowem zakątek z bajki.

W tym to zakątku L. O. P. P. organizuje parę razy do roku w czasie ferii świątecznych i letnich bezpłatne obozy dla modelarzy. Obóz daje uczestnikom możność całkowitego oddania się ulubionym zajęciom, przynosząc jednocześnie odpoczynek przed pracą w szkole.

Było nas coś ponad trzydziestu. Wiek różny — od 12 do 17 lat. Również i przygotowanie modelarskie niejednolite. Byli tacy, którzy w modelarstwie stawiali zaledwie pierwsze kroki, ale mieliśmy również prawdziwych pilotów szybowcowych — zamiłowanych modelarzy, którzy właśnie poprzez modelarstwo stali się szybownikami.

Rozmieszczenie „obozowiczów“ na miejscu trwa krótko. Reszta dnia, aż do kolacji, wolna. Regulamin obowiązuje dopiero od jutra.

Pod wieczór krótka odprawa. Komendant obozu coś tłumaczy. Co? Acha! Mówi o rozkładzie dziennym zajęć i obowiązku przestrzegania regulaminu. Czy będzie karał za brak subordynacji? Nie! Po co? Lepiej nagrodzić. Tak! Nawet gotówką! Za jedno przewinienie — 3 złote... na bilet powrotny do domu.

Ha, trudno. Wiadomo przynajmniej czego się trzymać.

Rankiem pobudka wyrzuca nas z łóżek jak z katapulty. Poniektórzy tylko, drobiazg przeciera oczy, mrucząc pod nosem: „Mamo, jeszcze troszeczkę“.

W pięć minut potem zbiórka na boisku. Oczywiście „drobiazg“ nie zdążył, zaczyna się więc „budzenie gnuśnego ducha“. Według programu zajęć, nazywa się to gimnastyką, lecz i pierwsza nazwa jest słuszna. Resztę robi zimna woda.

Te i tym podobne zabiegi, między którymi śniadanie zajmuje miejsce niepoślednie, poprzedzają zajęcia modelarskie. Instruktor dzieli nas według kwalifikacyj na trzy grupy. Jedna — modelarze początkujący — robi modele szkolne. Druga — nieco zaawansowani — przejściowe. Trzecia grupa — jeden w drugiego — same „asy“ robi typy rekordowe. Modele z napędem i modele szybowców mają całkowite równouprawnienie. Ogólnym poważaniem cieszą się i budzą zazdrość modele z silniczkiem spalinowym. Oczywiście nasi piloci tworzą grupę szybowników.

Praca modelarska w obozie była prowadzona ogółem po 6 godzin dziennie, z przerwami na posiłki, sport, wycieczki i wypoczynek. Ba! Była nawet cisza poobiednia (najtrudniejsza do osiągnięcia) z obowiązkową drzemką. A wszystko skrupulatnie wyliczone co do minuty niczym w programie Polskiego Radia.

Kilka dni pracy, przeznaczonej na budowę modeli, minęło szybko. Uczestników podnieca oczekiwanie na próbne loty. Jeden tylko instruktor krąży spokojnie pomiędzy stołami, ustawionymi w dni pogodne na świeżym powietrzu, likwidując w zarodku wszelkie „uproszczenia“ i „wynalazki“, będące przeważnie zwykłym „knoceniem“ roboty.

Wreszcie loty. Każdemu udanemu wyczynowi „noworodków“ towarzyszy porcja uznania. Długie i rozgłośne aaa... we wszelkiej modulacji, z trzydziestu gardziołków, nie grzeszących pięknym brzmieniem.

Bardzo ciekawie wypadły loty szybowca rekordowego, holowanego przez model z napędem gumowym. Wbrew wszelkim proroctwom, model silnikowy wyciągnął swego towarzysza na kilkadziesiąt metrów w górę, po czym po zrzuceniu „liny holowniczej“ (czytaj: gruba nić lniana długości 10 m), szybowiec pożeglował kilkaset metrów dalej.

Obserwacja tych lotów przyniosła nam wiele ko-

rzyści. Porównanie lotności „pociągu“ wypadło wyraźnie na korzyść szybowca, który przez cały czas lotu na uwięzi leciał na dobre trzy metry nad swym „holownikiem“. Również zapotrzebowanie mocy dla szybowca do lotu poziomego okazało się niewielkie. Stosunkowo mały, choć mocny i dobrze opracowany model silnikowy o rozpiętości nieco większej ponad metr, wyciągnął łatwo do góry szybowiec o rozpiętości około 2 m i wadze granatu ręcznego, nie tracąc zbytnio na szybkości.

Mieliśmy również i „termiczne“ loty szybowców. Wykorzystano w tym celu niewielką wydmę piaszczystą o średnicy około 100 m. W dni bezwietrzne a gorące nabierały modele nad tą wydmą często po kilkanaście metrów wysokości, zupełnie jak prawdziwe rasowe szybowce na specjalnych terenach.

Niemniej ciekawie wypadły loty szybowców przy dużej szybkości wiatru, dochodzącej do 17 m na sekundę. Szybowiec, wyholowany na długiej lince, wzniósł się na wysokość około 80 m, po czym popłynął spokojnie a szybko, lądując o $1^1/_2$ km od miejsca startu. Nieszczęsne chwile przeżywał biedny wykonawca owego ptaka, nieczuły na zaklęcia i groźby, biegnąc przez krzaki i kartofliska z wywieszonym językiem w ślad za uciekinierem. Miał potem (twórca modelu oczywiście) minę smętną i krwawe znaki na nogach. Nie wszystkie jednak loty były równie pięknie zakończone. Bywały i kraksy, takie prawdziwe — „pierwsza klasa“. Lądowania na skrzydło, lub składania przodu w harmonijkę, nie były rzadkością. Jedna rekordówka siadła nawet na druty telegraficzne, pomiędzy zdumione jaskółki. I siedzi tam do tej pory, bo straży ogniowej w Mogielnicy nie starczyło drabiny. Na ogół jednak większość modeli wróciła z obozu w dobrym stanie.

Zakończenie obozu odbyło się uroczyście z opuszczeniem flagi, z przemową i pokrzykami obozowiczów na cześć L. O. P. P., kierownictwa, instruktora i korpulentnej gospodyni.

Powrót był nieco trudniejszy, bo „drobiazg“, przytyły na dobrym wikcie, z żalem opuszczał gościnny „Belweder“.

Dziś zostały nam z obozu zmordowane nieco modele i żywe wspomnienia. I jeszcze jedno: przekonaliśmy się, że modelarstwo otwiera wielkie możliwości dla prac doświadczalnych, ucząc jednocześnie wielu trudnych rzeczy w sposób najłatwiejszy, bo poglądowy. My staliśmy w obozie dopiero na progu tych możliwości. Piękna akcja L. O. P. P. osiągnęła swe zamierzenia w całej pełni“.

Prace i zadania L. O. P. P. w dziedzinie modelarstwa nie kończą się na tym.

Idea motoryzacji, skutecznie realizowana w krajach o wysokiej kulturze technicznej, nie ominęła najbardziej popularnej obecnie wśród młodzieży dziedziny modelarstwa lotniczego.

Szczytem marzeń każdego modelarza jest silniczek spalinowy — na benzynę — taki, jakie mają prawdziwe samoloty, lecz w miniaturze — o mocy $^1/_8$ czy $^1/_5$ KM. Dopiero ten silniczek zapewnia stałą moc swej pracy, dopóki ma choć odrobinę paliwa w zbiorniku.

Zmotoryzowany model może osiągnąć szybkość do 130 km na godzinę, gdy dla modelu o napędzie gumowym granica szybkości wynosi około 35 km na godzinę.

L. O. P. P., doceniając znaczenie motoryzacji modelarstwa, nie szczędzi trudu, czasu i kosztów na sprowadzanie z Ameryki motorków spalinowych.

Trud ten i nakład kosztów sowicie się opłaca. W obozie modelarskim, przeprowadzając pierwszą próbę w Polsce modelu z silniczkiem spalinowym w dniu 19 kwietnia 1938 roku, uzyskano dotychczas niepobity rekord Polski o skali europejskiej w czasie 1 godz. 25 min., a odległość 6 km.

W ostatnich Ogólnokrajowych Zawodach Modeli Latających 1938 roku mieliśmy zgłoszonych 9 modeli, które wszystkie latały poprawnie. Rekord odległości został poprawiony z wynikiem 8 km.

Jak widzimy, modelarstwo szybko się rozwija, śledzi rozwój lotnictwa, bada, naśladuje i wynajduje nowe konstrukcje.

Modelarz współczesny — to przyszły pilot szybowcowy i następnie silnikowy, albo też konstruktor lotniczy, ogólniej mówiąc — pracownik lotnictwa.

Przed zawodami...



PIERWSZY UDZIAŁ POLSKI W ZAWODACH MODELARSKICH W PARYŻU

O wielkim zainteresowaniu się na całym świecie modelarstwem świadczy udział 14 państw w Zawodach o Coupe Internationale Wakefield, które się odbyły dnia 31 lipca 1938 roku w Paryżu. Polska po raz pierwszy brała udział ze swymi modelami za granicą. W zawodach krajowych, które się odbyły w Stanisławowie, już wzięto pod uwagę najlepsze wyniki celem obesłania zawodów zagranicznych.

Ekipa wyznaczona na Zawody o puchar Wakefielda składała się z trzech instruktorów modelarstwa pp.:

Błaszczyńskiego z Głównego Zarządu L. O. P. P.,

Burego, instruktora z Poznańskiego Okręgu,

Rzewskiego, instruktora z Łódzkiego Okręgu Wojewódzkiego,

i dwóch młodszych modelarzy:

Humbla z Poznańskiego Okręgu L. O. P. P.,

Paszkieta z Poznańskiego Okręgu Kolejowego,

oraz starszego modelarza emigranta w Paryżu Deglera.

Kolejność wyników ekipy polskiej jest następująca:

		1 lot	2 lot	3 lot	Średnia
1	Degler	437″	87″ 12/15	87″	203″ 14/15
2	Bury	134″	118″	187″	146″ 5/15
3	Błaszczyński	123″	147″	160″	143″ 5/15
4	Rzewski	105″	271″	—	125″ 10/15
5	Humbla	76″	95″	79″	83″ 5/15
6	Paszkiet	95″	4″	34″ 3/15	44″ 6/15

Modelarze polscy zapoznali się z konstrukcjami innych państw i szeregiem ulepszeń przez nich stosowanych, choć i modele polskie, a zwłaszcza p. Błaszczyńskiego, który był bardzo precyzyjnie i pracowicie wykonany, budziły duże zainteresowanie obcych modela-

Na starcie...



rzy i fotografów, tak że efekt naszego występu zagranicznego jest dodatni i na pewno wpłynie na dalszy rozwój. Wyniki będą lepsze, o ile sędziowie uwzględnią wniesiony protest Polski. Mianowicie o godz. 13 wystartowały dwa modele — jeden polski, Deglera, a drugi francuski, Bougreta; dwóch sędziów z lornetkami i chronometrami śledziło modele, które się w powietrzu kilkakrotnie krzyżowały i, według naszego mniemania, nastąpiła omyłka sędziów, ponieważ sędzia polskiego modelu stracił go z oczu po 7,17 min., a francuskiego po 16,7 min. Oba modele odnaleziono potem — francuski o 2 km od startu, a polski o 6 km w Trappes u pana M. Grosse, 209, rue Jean Jaures. Protest Polski prosił o zaliczenie 16,7 min. dla modelu Deglera. W myśl regulaminu zwycięzcą zawodów będzie to państwo, którego zawodnik uzyska najwyższy średni czas lotu. Po takim sprostowaniu obliczenie dałoby nam średnią 6,5 i drugie miejsce w zawodach.

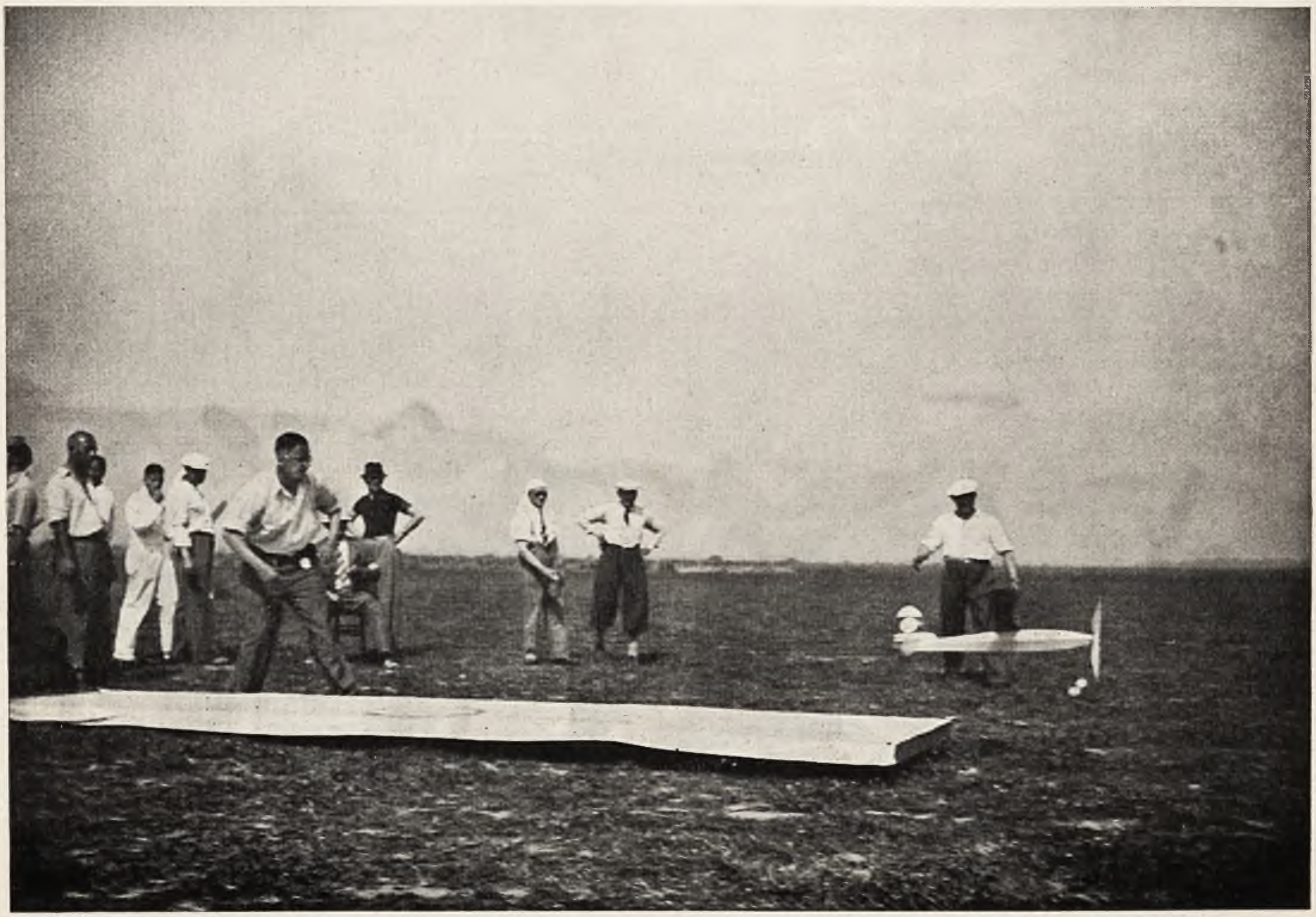
Kolejność wyników uzyskanych przez poszczególne państwa jest następująca:

1.	Stany Zjednoczone	10.54
2.	Francja	6.58
3.	Szwecja	6.07
4.	Niemcy	6.02
5.	Anglia	5.57
6.	Kanada	4.56
7.	Południowa Afryka	4.45
8.	Australia	4,27
9.	Polska	3.27
10.	Belgia	2.54
11.	Holandia	1.57
12.	Czechosłowacja	1.33
13.	Norwegia	1.17
14.	Szwajcaria (tylko jako zawodnik)	—

Widzimy z nazw państw, że w całym świecie interesują się sprawą modelarstwa. Był nawet jeden zawodnik z Nowej Zelandii, którego model nie miał przepisowych wymiarów i został zdyskwalifikowany. We Francji istnieje specjalny Komitet Modeli Latających. W Polsce całość pracy modelarskiej prowadzi L. O. P. P., która, uznając słusznie, że zmierzenie się z zagranicznymi modelarzami da nam dużo nowych pomysłów i zwiększy ambicję młodych modelarzy, finansowała wyjazd ekipy do Paryża. Technicznie ekipa polska stała na wysokości zadania. Pożądanym byłoby kontynuować wyjazdy na zawody zagraniczne, co zapewni nam w przyszłości lepsze miejsce.

ppłk. Wolszlegier

Start modelu z ziemi





POLSKIE LOTNICTWO SANITARNE

Lotnictwo może być użyte nie tylko dla celów ściśle wojskowych, lecz również i dla celów niesienia pomocy w nagłych wypadkach.

Pierwsze próby zastosowania samolotu dla celów sanitarnych poczynione były już w 1912 roku, a wojna światowa dała duże doświadczenie i przekonała o wartości tego nowoczesnego środka transportu.

Po wojnie w wielu państwach przystąpiono do celowej organizacji lotnictwa sanitarnego, a wieloletnie doświadczenie obfituje w szereg niezbitych i pięknych wyczynów, dających zachętę do dalszej pracy nad jego rozwojem i doskonaleniem.

Dla przykładu przytoczyć chociażby mogę, że Francuzi w Marokko przetransportowali do początku roku bieżącego przeszło 6.000 rannych lub chorych bez wypadku samolotami sanitarnymi. Szwecja, gdzie organizacja lotnictwa sanitarnego stoi na bardzo wysokim poziomie, przetransportowała od 1926 do 1938 roku 1.148 osób. W innych państwach statystyka może również poszczycić się pokaźnymi liczbami. W Polsce do 1-go stycznia 1938 roku przetransportowaliśmy ogółem 388 rannych lub chorych, zarówno osób cywilnych jak i wojskowych, bez wypadku.

Samoloty sanitarne obecnie używane można podzielić na trzy zasadnicze grupy: ciężkie, średnie i lekkie. Samoloty pierwszego typu są to przeważnie dwu- lub trzymotorowe maszyny, przeznaczone dla przewożenia kilkunastu osób; wymagają dla startu i lądowania dużego lotniska. Samoloty typu średniego przeważnie są jednomotorowe, przeznaczone do przewożenia kilku osób i wymagają dla startu i lądowania względnie dużego lotniska. Wreszcie samoloty typu lekkiego są to przeważnie samoloty turystyczne, przystosowane dla celów sanitarnych, przeznaczone do przewożenia jednej, najwyżej dwóch osób i posiadające zdolność startu i lądowania nawet na przygodnych lądowiskach.

W zależności od potrzeb użyty może być jeden ze wspomnianych typów samolotów.

Według współczesnych wymagań samoloty sanitarne winny posiadać wygodne i komfortowo urządzone kabiny, z odpowiednim ogrzewaniem, oświetleniem i wentylacją. W kabinie winna się znajdować bieżąca woda, apteczka dla celów niesienia pierwszej pomocy w czasie lotu przez lekarza lub pielęgniarkę, inhalator tlenowy itp.

Dla większego bezpieczeństwa samoloty sanitarne powinny być zaopatrzone w przyrządy do ślepego latania, radio oraz przyrządy do gaszenia pożaru.

Obecnie w wielu państwach istnieją własne typy samolotów sanitarnych, przy czym prowadzone są dalsze badania nad ich udoskonaleniem.

Jako sprawdzian doskonałości samolotów sanitar-

nych są międzynarodowe konkursy, urządzane co parę lat przez poszczególne państwa.

Przedtem, nim przejdę do opisu wyczynów polskiego lotnictwa sanitarnego na terenie międzynarodowym, uważam za konieczne podzielić się z czytelnikiem krótkimi uwagami o możliwościach użycia samolotu sanitarnego zarówno w czasie wojny jak i pokoju.

W czasie wojny samoloty sanitarne przeznaczone są do przewożenia rannych, wymagających natychmiastowej pomocy lekarskiej. Są to przeważnie ciężkie zranienia. Samolot sanitarny może się dostać do głównego punktu opatrunkowego i w bardzo krótkim czasie przetransportuje rannego do najbliższego szpitala. Praktyka Francuzów w koloniach w Marokko wykazała, że z chwilą zastosowania lotnictwa sanitarnego dla celów ewakuacji rannych liczba zgonów i powikłań z powodu zranienia znacznie zmalała. Gdy transport odbywał się środkami kołowymi, większość ciężko rannych umierała już w drodze. W niektórych wypadkach samolot sanitarny może przewieźć lekarzy specjalistów - chirurgów z odpowiednimi narzędziami chirurgicznymi i materiałem opatrunkowym dla wykonania zabiegu operacyjnego na miejscu. Samolot sanitarny również może w razie potrzeby zaopatrywać poszczególne oddziały bojowe w niezbędne leki i opatrunki za pomocą zrzucania skrzynek sanitarnych ze spadochronem. Samolot sanitarny wreszcie może przewozić drużyny dezynfekcyjne wraz z materiałem dezynfekcyjnym do miejsc zagrożonych chorobami zakaźnymi dla ich zwalczania.

Szerokie i nieograniczone jest zastosowanie lotnictwa sanitarnego w czasie pokoju. Lotnictwo sanitarne w tym wypadku pełni zaszczytną rolę samarytańską, gotowe w każdej chwili przyjść z pomocą ludności cywilnej. Pierwsze zadanie samolotu sanitarnego w czasie pokoju — to szybkie dotarcie do chorych lub rannych, pozbawionych odpowiedniej opieki lekarskiej i wymagających nagłego jej udzielenia i odtransportowania ich do najbliższego ośrodka szpitalnego. Zadanie powyższe lotnictwo sanitarne wykonywa sprawnie i szybko, ratując w ten sposób życie wielu chorym i rannym, skazanym na niechybną śmierć.

W przypadku, gdy stan chorego lub rannego uniemożliwia przetransportowanie, może być dostarczony lekarz dla udzielenia pomocy na miejscu.

Samolot sanitarny może być skutecznie wyzyskany dla celów walki z chorobami zakaźnymi. W tym wypadku samolot przewozi, do miejsc zagrożonych niebezpieczeństwem rozprzestrzenienia się epidemii, kolumnę dezynfekcyjną z odpowiednim personelem i materiałem.

Również skuteczna jest pomoc lotnictwa sanitarnego w czasie klęsk żywiołowych, jak powódź, trzęsienie ziemi, katastrofy samochodowe i kolejowe, katastrofy morskie i na jeziorach, przy zaginięciu wypraw naukowych czy turystycznych w górach, na biegunie itp.

Mogę przytoczyć liczne przykłady z życia, które dowodzą, że tylko zawdzięczając lotnictwu sanitarnemu uratowano życie ludzkie.

Przypomnijmy chociażby wypadki zaginięcia flotylli rybackich, lub zagrożonych zniszczeniem przez krę na morzu Bałtyckim, Kaspijskim i innych, a jednak uratowanych przez lotnictwo sanitarne.

Przypomnijmy sobie klęskę powodzi u nas w Polsce, czy w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej, oraz rolę, jaką odegrał samolot sanitarny przy ratowaniu poszkodowanych. Przypomnieć również należy liczne wypadki ratowania zaginionych w górach czy na biegunie, jak wyprawa Nobilego, katastrofa lodołamacza Czeluskina itp.

W państwach, nawiedzanych często przez trzęsienie ziemi, zawsze istnieje pogotowie samolotów sanitarnych, które lecą na pierwsze wezwanie, by przyjść z szybką pomocą nieszczęśliwym.

Zastosowanie samolotu sanitarnego, jak zaznaczyłem, jest nieograniczone. Znamy na przykład wypadki zwalczania za pomocą samolotu sanitarnego epidemii zimnicy, jak to miało miejsce na wyspie Madagaskar. Władze francuskie w celu niszczenia larw komara-widliszka, roznosiciela tej choroby, z samolotu sanitarnego posypy-

Polskie samoloty sanitarne





wali specjalnym proszkiem chemicznym duże przestrzenie błot i ryżowisk i w ten sposób zwalczyli tę ciężką chorobę.

Przykładów użyteczności samolotu sanitarnego jest wiele i zapewne nie jeden z czytelników dobrze je pamięta z prasy codziennej.

Powyższymi uwagami, wprawdzie krótkimi, chciałem przekonać czytelnika o wielkiej wartości samolotu sanitarnego w służbie samarytańskiej.

Zrozumiałe jest, że i Polska należycie doceniła rolę lotnictwa sanitarnego, którego rozwój zwłaszcza w ostatnich latach wyraźnie się zaznaczył.

Inicjatorem stworzenia w Polsce lotnictwa sanitarnego jest obecny premier rządu gen. dyw. dr Sławoj-Składkowski, który już w 1924 roku rzucił apel zbierania ofiar na zakup samolotów sanitarnych. Społeczeństwo nasze wykazało żywy odruch na rzuconą myśl i Polska już w 1928 roku posiadała 14 samolotów sanitarnych typu „Hanriot XIV“ i jeden samolot „Breguet XIV bis“.

Wobec tego, że nasz przemysł lotniczy wówczas był właściwie w zaczątku, zmuszeni byliśmy kupować samoloty we Francji.

Poczynając od 1933 roku nasz przemysł lotniczy zaczyna produkować własne typy samolotów sanitarnych. Już we wspomnianym roku wytwórnia płatowców Plage i Laśkiewicz w Lublinie skonstruowała nowy typ samolotu sanitarnego polskiego „R-XVI bis“ dla 2-ch leżących i jednej osoby siedzącej (nie licząc pilota). W 1937 roku Doświadczalne Warsztaty Lotnicze zbudowały samolot sanitarny „R. W. D. - 13“, przeznaczony dla przewożenia jednego leżącego i jednej osoby siedzącej. Wreszcie w roku bieżącym Lubelska Wytwórnia Samolotów skonstruowała samolot sanitarny „L. W. S.-2“, przeznaczony dla przewożenia 2-ch leżących i jednej osoby siedzącej. Obecnie Polska posiada te trzy typy samolotów i nimi się posługuje dla celów samarytańskich.

Specjalna Komisja Studiów Lotnictwa Sanitarnego pracuje nad organizacją i doskonaleniem lotnictwa sanitarnego. W organizacji i rozwoju lotnictwa sanitarnego biorą żywy udział, poza wojskiem, Polski Czerwony Krzyż i Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.

Dnia 29 maja r. b. Polski Czerwony Krzyż przekazał na rzecz wojska 7 samolotów sanitarnych, zakupionych z funduszów tej instytucji. Również i L. O. P. P. w ostatnich latach zakupuje samoloty sanitarne z ofiar, składanych na ten cel przez poszczególne warstwy naszego społeczeństwa.

Troską naszą jest, by z usług lotnictwa sanitarnego szeroko korzystała ludność cywilna. Już w niedługim czasie ukaże się specjalna instrukcja, w której będą wyłuszczone podstawy organizacji lotnictwa sanitarnego oraz warunki korzystania z samolotów sanitarnych.

Obecnie podzielę się z czytelnikiem opisem wyczynów polskiego lotnictwa sanitarnego na terenie międzynarodowym.

Już w 1933 roku na Międzynarodowej Wystawie Lotnictwa Sanitarnego w Madrycie polski samolot sanitarny „R-XVI bis“ zdobywa pierwszą nagrodę — puchar Raphaela.

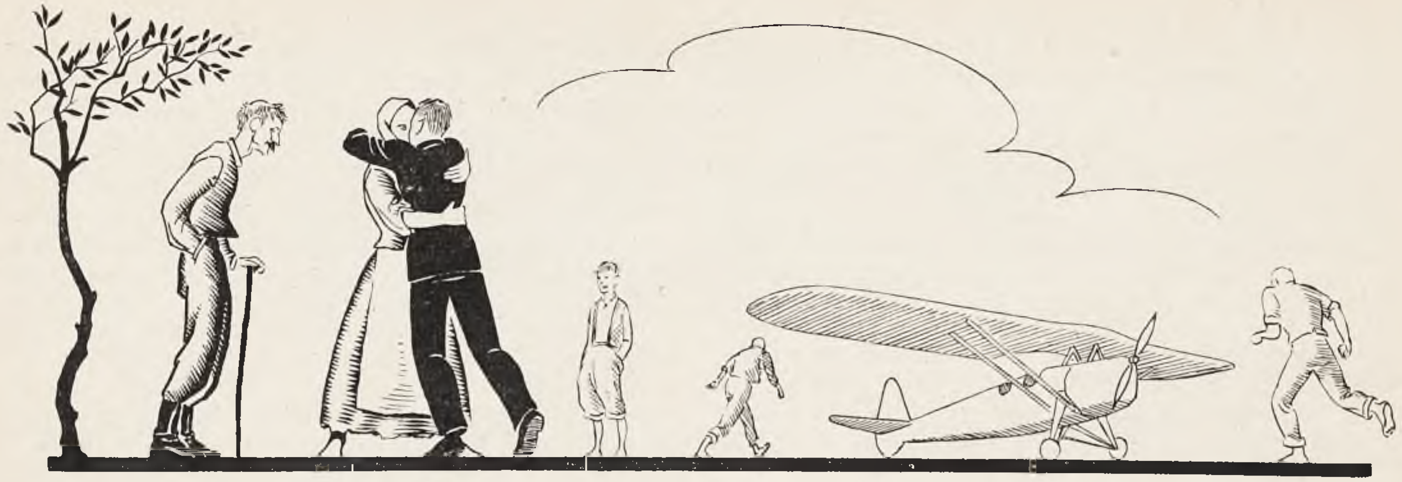
W 1938 roku na Międzynarodowych Konkursach Lotnictwa Sanitarnego w Luksemburgu Polska zdobywa 2 pierwsze nagrody: jedną — puchar Raphaela po raz drugi za samolot sanitarny „L. W. S. - 2“, drugą — nagrodę miasta Esch nad rzeką Alzette — za samolot sanitarny „R. W. D. - 13“.

Mało tego — w tymże mieście po raz pierwszy wystąpił patrol sanitarny skoczków w osobach: p. Leonarda Dobrowolskiego i pań Jadwigi Węgorzewskiej i Ireny Markiewiczówny. Skoki naszych skoczków wzbudziły entuzjazm zebranej publiczności w liczbie 20.000 osób i na długo rozsławiły imię Polski.

Dotychczasowe wyniki pracy lotnictwa sanitarnego powinny zachęcić nas do propagowania go i dążenia do jeszcze lepszego rozwoju.

Ppłk dr Antoni Fiumel





MARNOTRAWNY SYN...



Dwóch synów miał Szymon Grot, gospodarz na sześciu morgach. Starszy pracował w mieście na własny kawałek chleba, młodszy — Albin, miał być, zgodnie z wolą ojca, spadkobiercą niepodzielnej ojcowizny i podporą starości rodziców. Już nawet o posażnej dziewczynie dla syna przemyśliwał troskliwy ojciec. Ale wszystko na nic. Wszystkie plany natrafiały na sprzeciw ze strony Albina.

Ciekawi jesteście, co zamierzał uczynić niesforny Albinek ku utrapieniu ojca? Po prostu nabił sobie głowę lataniem i teraz, mając lat osiemnaście, zwierzył się ojcu z chęci poświęcenia się służbie wojskowej w lotnictwie. Byłby go ojciec nawet pochwalił, gdyby, wzorem starszego brata, chciał odsłużyć swoją powinność w jakimś „statecznym“ wojsku, np. w kawalerii, czy artylerii, ale z lataniem stary nie mógł się w żaden sposób pogodzić. Nie pomagały prośby, ani groźby. W końcu widząc, że sam nic nie wskóra, dobrał sobie ze starszyzny wiejskiej kilku powierników, którzy podjęli się zawrócić Albina z fałszywej drogi.

W pierwszą niedzielę po żniwach rojno było w Szymonowej chacie. Doradcy pchali się drzwiami i oknami. Każdy z nich miał coś „ważnego“ do powiedzenia. Ten odradzał, tamten odstraszał, lub, co najbardziej Albina bolało — ośmieszał. Chłopiec słuchał cierpliwie, ale nie miał do nikogo żalu.

— Już my ci to wszystko dokumentnie wytłumaczymy — rozpoczął z powagą sąsiad Barnaba. — Wola ojca jest święta i musisz ją uszanować. Poza tym, jak wiadomo, porządny człowiek tam nie pójdzie i nie podpisze na siebie wyroku śmierci za te parę złotych... Bo, trzeba przyznać, płacą dobrze, ale niedługo — póki śmierć nie wyciągnie ręki po swoją należność...

— Święte słowa — podchwycił skwapliwie drugi „adwokat“ Serafin Nowak. — Jak się o tym wszystkim czyta w gazetach, to aż dziw bierze, dlaczego rząd nie zabroni, żeby się naród zabijał. Tam, w górze, nikt już niczego nie zawojuje, bo i jak? Przeproś ojca i zapomnij o tym. A jak ci złe myśli przyjdą do głowy, to zdejm buty i polataj sobie po ściernisku. Wtedy i tego drugiego latania ci się odechce.

Inni doradcy powtarzali mniej więcej to samo. Trudno było bowiem o coś ciekawszego...

Ostatni zabrał głos Walenty Zaremba, miejscowy organista, człowiek jeszcze młody i ogólnie szanowany z racji swego stanowiska. Nie należał on do spisku, ale wiedziony ciekawością, dołączył się do „procesji“, ciągnącej do Szymonowej zagrody.

— Ja nie mam tu nic do powiedzenia — rzekł sucho. — Żałuję tylko, że Albin nie jest jeszcze pełnoletni.

— A co ma wspólnego jedno z drugim — przerwał mu któryś ze starszyzny.

— Ma dużo wspólnego — odpowiedział z uśmiechem Walenty — bo wtedy tak by wam to wszystko „dokumentnie wytłumaczył“, że felczer dworski nie dał by sobie do rana z wami rady...

To rzekłszy sięgnął po kapelusz i skierował się ku wyjściu. Wybiegł za nim Albin, by podziękować panu organiście za słowa pociechy.

— Trzymaj się dzielnie — rzekł mu na pożegnanie mistrz klawiatury — a w chwilach zwątpienia bierz sobie przykład ze mnie: ja, zgodnie z wolą ojca, miałem zostać szewcem, a dziś, jak widzisz, jestem osobą niemal duchowną...

Komisja lekarska nie miała kłopotu z uznaniem Albina Grota za zdolnego do służby wojskowej w lotnictwie. Wkrótce potem, był już w połowie drogi do celu, gdy po ogólno-wojskowym przeszkoleniu w pułku, odesłano go do szkoły pilotów. Nie poszczęściło mu się na wstępie, jednak starzy lotnicy uważali to za dobry znak. Wypadek miał miejsce w czasie alarmu, połączonego z próbą gaszenia ognia, gdy Albin, jako jeden z pierwszych, znalazł się na dachu hangaru. W pośpiechu potknął się o odstającą blachę i runął głową w dół z kilkumetrowej wysokości. Inny rozstrzaskał by sobie gło-

wę o kamienny bruk, ale Albinowi stanęła w drodze na tamten świat ogromna beczka z wodą, stojąca pod hangarem. Na chwilę zniknął w niej, jak w studni. Wyciągnięty z kąpieli przetarł oczy i spojrzał zażenowany na otaczających oficerów i instruktorów. Chcąc uniknąć pytań o stan kości, przemówił pierwszy, nie zwracając pozornie na nikogo uwagi: „nareszcie, przyzwoita katastrofa lotnicza. Jutro będzie o tym w gazetach...". Głęboki sens tych słów zadecydował o dalszym losie Albina. Upodobał go sobie szef pilotów i mianował swoim „adiutantem" — jak to żartobliwie określił. Od tej chwili dzień w dzień przemierzał Albin rejon szkoły, docierając do najbardziej odległych jej zakątków, ale za to wcześniej, niż się tego mógł spodziewać, otrzymał wynagrodzenie za wierną służbę, a właściwie... jakby małą zaliczkę.

Któregoś dnia, w samo południe, Albin wezwany został przez szefa pilotów na lotnisko. Zastał go przy samolocie przygotowywanym do dalszej podróży.

— Za chwilę polecisz ze mną do Warszawy — rzekł z udaną rezygnacją w głosie opiekun Albina. — Wieczorem powrócimy. Uważaj, żebyś nie wypadł, a jak się obaj zabijemy, to będziesz miał zaszczyt spocząć na wieki obok swego kapitana. Wobec śmierci jesteśmy wszyscy równi, chociaż i na ziemi nic nas nie dzieli.

Przy tych słowach kapitan bacznie obserwował zachowanie się Albina przed pierwszym lotem. Badał go wzrokiem, którym mógł uśmiercić słonia... Ale egzamin wypadł zadowalniająco, gdyż Albin, jak przystało na dobrego żołnierza, nie znał uczucia strachu, a odpowiedź udzielona kapitanowi świadczyła, że potrafi zawsze z honorem i całym sercem służyć ojczyźnie w ciężkiej służbie pilota.

— Jeśli kiedyś, broń Boże, dojdzie do tego — odpowiedział spokojnie Albin — to chciałbym leżeć nie obok, ale razem z panem kapitanem. We dwóch byłoby nam może weselej...

— Naprawdę dobry z ciebie chłopak — roztkliwił się po raz pierwszy w życiu szef pilotów. — Cała wieś zazdrościć może ojcu takiego syna. A teraz przeżegnaj się, jak Bóg przykazał i wsiadaj. Za chwilę przekonasz się, że nie taki diabeł straszny, jak go malują...

Od tej pory, przez cały czas pobytu w szkole, nie wymknął się Albin ani na chwilę spod twardej ręki kapitana i w ten sposób kapitan rychło przekonał Albina, że tak zwana sztuka latania nie wymaga żadnych nadprzyrodzonych zdolności.

Po dwóch latach ziściły się marzenia Albina, który jako jeden z najlepszych uczniów otrzymał wreszcie zaszczytną odznakę pilota. Po nabożeństwie w uroczystym dniu zakończenia kursu kapral-pilot Albin Grot podszedł nieśmiało do „swego" kapitana, któremu już dawniej opowiadał o ciernistej drodze, po której kroczył niezmordowanie do upragnionego celu. Przed odejściem do pułku liczył na jego pomoc w uregulowaniu spraw rodzinnych, które w okresie dwóch lat „wisiały w powietrzu...".

— Chciałem się pojednać z ojcem — rzekł ze skruchą — bo matka zawsze była po mojej stronie. Gdybym pojechał do domu koleją, nikt mi nie uwierzy czym jestem. Wezmą tylko na języki, wyśmieją i wytykać będą palcami jak marnotrawnego syna... Chłop na wsi jest nieufny i podejrzliwy ale tylko do czasu, jak długo nie pozna prawdy, za którą później dał by się pokrajać w kawałki... Za zużytą benzynę zapłacę, bo to cząstka majątku państwowego, a maszynie nic się nie stanie.

Dobrze wiedział kapitan, że w rękach Albina żadnej maszynie „nic się nie stanie" i dlatego tylko podjął się trudnego zadania omówienia prośby jego z komendantem szkoły. Ten ostatni, jako osoba na wskroś urzędowa, nie mógł udzielić zezwolenia na przelot Albina do domu rodzicielskiego, ale i nie odmówił wyraźnie prośbie chłopca, o którym wiedział, że zasługuje w zupełności na małe odstępstwo od martwej litery regulaminu. Nic też dziwnego, że kapitan potraktował to jako milczącą zgodę i w najbliższą niedzielę jednomiejscowy samolot szefa pilotów poszybował w rodzinne strony Albina, by po 35 minutach wylądować na skraju pastwiska, przylegającego do zabudowań gospodarskich.

Śpieszył, kto żyw, by stanąć najbliżej płatowca, o którym wszyscy mieli dotychczas bardzo mętne pojęcie. Zmęczone śmigło przewalało się leniwie z boku na bok. Albin, nie mogąc się oddalić od maszyny, był przedmiotem ogólnego podziwu i zazdrości... Wkrótce nadeszli rodzice „marnotrawnego syna". Albin pokłonił się ojcu i ucałował dłoń matki, za jej też pośrednictwem nastąpiło pojednanie ojca z synem: padli sobie w ramiona przy samolocie, który oby już jaknajmniej był kością niezgody między młodym i starym pokoleniem...

Po krótkiej a serdecznej rozmowie z rodzicami, Albin dostrzegł w tłumie pogodną twarz pana organisty, który przepychał się łokciami wśród ludzkiej ciżby. Zamienili mocny uścisk dłoni i organista, szanowany we wsi ogólnie, nie tracąc czasu, zwrócił się do chłopaków, otaczających zwartym pierścieniem albinową maszynę:

— Patrzcie i podziwiajcie — rzekł tryumfalnie. — Teraz każdy z was chciałby zostać lotnikiem, ale czy każdy potrafi tego dokonać

Albin spojrzał na zegarek — wizyta dobiegała końca. Po chwili ryknął motor, samolot potoczył się po murawie, raz jeszcze okrążył wieś i zniknął w obłokach.

E. Borecki



LISTA OSÓB ODZNACZONYCH ODZNAKĄ HONOROWĄ L. O. P. P. Z OKAZJI XV TYGODNIA L. O. P. P.

Odznaka złota — I-go stopnia

ZARZĄD GŁÓWNY L. O. P. P.

ŚMIGŁY-RYDZ EDWARD, Marszałek Polski

ABŻOŁTOWSKI SERGIUSZ, płk dypl. s. s., dziennikarz — Warszawa.
ADELSTEIN JERZY, nacz. wydz. — Warszawa.
BARTOSZEWICZ JÓZEF, star. — Warszawa.
BASISTA PAWEŁ, nacz gm. — Nowy Bytom.
BORTNOWSKI WŁADYSŁAW, gen. bryg. — Toruń.
BROMIRSKI WACŁAW, inż., wizytator szkół — Warszawa.
BULZACKI JULIAN, dyrektor S. A. „Osram“ — Warszawa.
CZERNIEWSKI IGNACY, inż., dyr. OKP. — Kraków.
CZERWIŃSKI KONRAD, prezes Zw. Księgowych — Warszawa.
FIUMEL ANTONI, płk dr — Warszawa.
GAJEWSKI JAN, kier. oddz. Kom. Rządu m. st. Warszawy.
GAYNA STANISŁAW, inż., nacz. dyr. Pol. Zw. Eksp. Bekon. i Art. Zwierz. — Warszawa.
GĄSIOROWSKI ZYGMUNT, notariusz — Białystok.
GLASS JULIAN, przemysłowiec — Warszawa.
GOSTOMSKI STANISŁAW, dziennikarz — Warszawa.
HAWEL WIKTOR, nacz. Wydz. Wojsk. Urz. Woj. — Łódź.
HULLEJ ZYGMUNT, mjr — Warszawa.
JAGIEŁŁO JERZY, mjr dypl., dyr. biura pers. Prezyd. Rady Min. — Warszawa.
KASPRZYCKI TADEUSZ, gen. dyw., min. Spraw Wojsk. — Warszawa.
KEMPSKI STANISŁAW, mjr — Warszawa.
KOHLMAN KAZIMIERZ, urzędnik — Warszawa.
KOWALSKI PRZEMYSŁAW, dziennikarz — Warszawa.
KOŹMIŃSKI KAROL, red. „Lot i oplg Polski“, „Polska Zbrojna“ — Warszawa.
KOŹMIŃSKI-PORAJ STANISŁAW, kier. wydz. Polskiego Radia — Warszawa.
KRAL MIECZYSŁAW, dziennikarz — Warszawa.
KRASSOWSKI BOHDAN KAZIMIERZ, inż., gen. sekr. Pol. Zw. Eksp. Bekon. i Art. Zwierz. — Warszawa.
KRAUZE HENRYK, podref. Min. W. R. i O. P. — Warszawa.
KRYŃSKI STEFAN, kpt.-pilot — Warszawa.
LANDAU JÓZEF, dr, dyrektor Zakł. „Strem“ — Warszawa.
LUBODZIECKI JERZY, radca M. S. Wewn. — Warszawa.
LEWICKI MIECZYSŁAW, inż. — Warszawa.
MALINOWSKI-WOJTEK MARIAN, senator — Warszawa.
MALINOWSKI TADEUSZ, gen. bryg., z-ca Szefa Sztabu Głównego — Warszawa.
MALINOWSKI HENRYK, prokurent — Warszawa.
MIGOCKA ZOFIA — Warszawa.
MURAWA FELIKS, dziennikarz — Warszawa.
NAMYSŁOWSKI JAN, dr, gen. dyr. Zakł. Hohenlohe Wełnowiec.
NAZARKIEWICZ STANISŁAW, ppłk-pilot — Warszawa.
NOWICKI HENRYK, technik dypl. — Warszawa.
OCZECHOWSKA HELENA — Warszawa.
OSIŃSKA STEFANIA, dziennikarka — Warszawa.
OSTASZEWSKI HENRYK, wojewoda — Białystok.
PIASECKI JULIAN, wiceminister Komunikacji — Warszawa.
PIECHULEK JAN, dyr. Banku — Katowice.
PŁUŻAŃSKI WŁODZIMIERZ, inż. — Warszawa.
PODOSKI ROMAN, inż., prof., nacz. dyr. Śl. Zakł. Elektr. — Katowice.
PROCNER TADEUSZ, płk dypl. — Lwów.
RIEGERT KAZIMIERZ, inż., dyr. Biał. Tow. Elektr. — Białystok.
RÜDIGER WACŁAW, wicestarosta — Warszawa.
SACHS KAROL, prezes cem. „Szczakowa“ i „Goleszów“.
SANKOWSKI EMIL ZBIGNIEW, radca M. S. Wewn. — Warszawa.
SCHALLY KAZIMIERZ, gen. bryg., Szef Gab. Wojsk. Pana Prezydenta R. P. — Warszawa.
SCHWARZ LEON, podinsp. P. P. — Lwów.
SERAFIN TOMASZ, kier. ref. adm. gosp. M. W. R. i O. P. — Warszawa.
SKRZYŃSKI ZYGMUNT, em. nacz. wydz. — Warszawa.
SOKOŁOWSKI WŁADYSŁAW, dyr. cem. „Szczakowa“ i „Goleszów“.
SOKOŁOWSKI WŁADYSŁAW, płk, dyr. „SePeWe“ — Warszawa.
STAŚKO JÓZEF, dr, starosta — Olkusz.
STELMACHOWSKI STANISŁAW, ppłk — Warszawa.
SZCZĘK STANISŁAW, wicestarosta — Wołkowysk.
ŚWIDERSKI FRANCISZEK, dyr. Zw. K. K. O. — Warszawa.
TUŁACZ MARIAN, urzędnik K. K. O.
VERTUN ADOLF EDMUND, inż., p. o. nacz. wydz. Dyr. Tramw. i Autob. — Warszawa.
WERNER SYMEON, mjr — Warszawa.
WRÓBEL WOJCIECH, mjr, nacz. — Warszawa.
ZACHARZEWSKI EDMUND, dyr. K. K. O.
ZARĘBSKI KAZIMIERZ, mjr — Warszawa.
ZIELSKI JULIAN, kasjer Zarz. Gł. L. O. P. P.

Odznaka srebrna — II-go stopnia

ASPRAS BRONISŁAW, nauczyciel — Wola Uhruska.
BLOCH JAN, por. — Legionowo.
BRZESKI IGNACY, kmdt. Str. Bezp. F. K. — Warszawa.
BURGCHARDT WŁADYSŁAW, instr. skoków spad. — Warszawa.
DALBOR KAZIMIERZ, insp. okr. oplg — Katowice.
DOBROWOLSKI LEONARD, instr. gł. skoków spad. — Warszawa.
DUBIEL PAWEŁ, II-gi burmistrz — Chorzów.
DYBICKI ANTONI, kier. rach. okr. wojew. — Lublin.
DZIĘCIOŁOWSKI WŁADYSŁAW, ref. Zarz. Gł. L. O. P. P.
FOLTYŃSKA MICHALINA, urzędniczka Zarz. Gł. L. O. P. P.
FRYC WILHELM, nacz. gm. — Nowa Wieś.
GAJDZICA FRANCISZEK, urzędnik — Chorzów.
GÓRA KAZIMIERZ, mgr — Warszawa.
GUSTAW TADEUSZ, instr. obw. oplg — Chełm.
HŁASKO MACIEJ, urzędnik — Warszawa.
HOMOLA MARIAN, instr. obw. oplg — Wielkie Hajduki.
JAROWSKI WŁADYSŁAW SARIUSZ, kier. fabr. kotłów — Siemianowice.
KACZMAREK ROMAN, urzędnik — Warszawa.
KALISZ ZYGMUNT, urzędnik — Warszawa.
KAMPER EDWARD, technik — Warszawa.
KARBONOWSKI STANISŁAW, urzędnik — Biłgoraj.
KARPIŃSKI ZYGMUNT, inż. — Legionowo.
KASZNICKI WIKTOR, technik — Warszawa.
KLATTÓWNA JANINA, nauczycielka — Katowice.
KOHN MAKS, przemysłowiec — Łódź.
KOMAR KAZIMIERZ, burmistrz — Sokółka.
KONWIŃSKI FRANCISZEK, technolog — Warszawa.

KORAŻEWSKI LEOPOLD, inż., kier. kop. — Radzionków.
KOROLEC STEFAN STANISŁAW, mjr, inż. — Warszawa.
KORZENIOWSKI ANTONI, kpt. — Warszawa.
KOZIEŁ ANDRZEJ, instr. szybowcowy — Goleszów.
KRUSZCZYŃSKI JÓZEF, instr. obw. oplg — Krasnystaw.
KUREK CZESŁAW, urzędnik — Warszawa.
KUŹMIERKIEWICZ JERZY, st. sekcyjny Str. Bezp. F. K. — Warszawa.
KWIECIŃSKI WINCENTY, ppłk dypl. s. s. — Warszawa.
LENARTOWICZ STANISŁAW, insp. okr. oplg — Kraków.
LIPIŃSKI STEFAN, insp. okr. oplg — Toruń.
ŁOJEWSKI STANISŁAW, urzędnik — Warszawa.
MATZKE LEONTYNA, inż. — Legionowo.
MEGLICKI KONSTANTY, podinsp. okr. oplg — Warszawa.
MIŃSKI JÓZEF, kier. ref. M. S. Wewn.
MUSIAŁOWSKA ZOFIA, urzędniczka — Warszawa.
MUTERMILCHOWA LIDIA, urzędniczka Zarz. Gł. L. O. P. P.
NAWRACKI JAN, ref. Kom. Rządu m. Warszawy.
OLSZEWSKI BOLESŁAW, inż., z-ca kier. pow. zarz. drog. — Pszczyna.
OLSZEWSKI PAWEŁ, dr med. — Ciechanowice.
OPPENHEIM HENRYK, dyr. firmy Haberbusch i Schiele — Warszawa.
ORLOT-LEROCH RUDOLF, ppłk — Warszawa.
ORNATOWSKI JULIUSZ ZYGMUNT, insp. okr. oplg — Lublin.
OSTROWSKI MARIAN, księgowy — Warszawa.
PAŁKA TOMASZ, urzędnik — Katowice.
PAWŁOWSKI STANISŁAW, mjr — Warszawa.
PIERZCHLEWSKI BOLESŁAW, instr. obw. oplg — Włodawa.
PIOTROWSKI WACŁAW, buchalter — Warszawa.
PIOTROWSKI ZDZISŁAW, inż., ref. Zarz. Gł. L. O. P. P. — Warszawa.
PROKOPP IZYDOR, b. kmdt Straży Pożarn. — Warszawa.
PRZERADA-PRZERADZIŃSKI JÓZEF, księgowy — Warszawa.
RAGO STANISŁAW, urzędnik K. K. O.
RUŚNIAK RUDOLF, księgowy — Katowice.
SIEDLECKI BRONISŁAW, urzędnik K. K. O.
SKOLIK WIKTOR, sztygar — Łagiewniki.
SOBEK ROMAN, inż., szef wydz. elektr. Z. F. A. — Chorzów.
SOROKIN ALEKSANDER, inż. — Nowa Wieś.
SREBRZYŃSKI JAN, kpt.
SROCZYŃSKI LEONARD BRUNON, ślusarz — Warszawa.
STAWSKI JAN, adwokat — Chorzów.
STEMPKOWSKI MIECZYSŁAW, urzędnik K. K. O.
SWINARSKI ADAM, urzędnik Zarz. Gł. L. O. P. P.
SZEWCZYK JULIUSZ — Piastów.
TOMASZEWSKI ALBERT RAFAŁ, referend. M. S. Wewn.
TURCZYŃSKI FELIKS, urzędnik K. K. O.
TYSZKA WACŁAW, ref. Kom. Rządu m. Warszawy.
URBAŃSKI TADEUSZ, handlowiec — Warszawa.
URBAS FRANCISZEK, urzędnik P. K. P. — Rybnik.
WASILEWSKI FELIKS FELICJAN, insp. okr. oplg — Wilno.
WITAKOWSKI WACŁAW, urzędnik K. K. O.
WOJCIECHOWSKI TADEUSZ, mgr, lustrator Zarz. Gł. L. O. P. P. — Warszawa.
WYRĘBOWSKA JANINA, urzędniczka — Warszawa.
ZAWISZ EMANUEL, z-ca zaw. stacji — Katowice.
ZAWISZA KLEMENS, urzędnik — Chorzów.
ZGORZELSKI STANISŁAW, nacz. Urz. Poczt. — Łomża.

Odznaka brązowa — III-go stopnia

BORKOWSKI STANISŁAW, sekc. Str. Bezp. F. K. — Warszawa.
CICHOCKI EDMUND JAN, urzędnik — Szubin.
CZURYŁOWSKI MARIAN — Warszawa.
DMOWSKI WIESŁAW, instr. obw. oplg — Kutno.
JARA STANISŁAW — Warszawa.
JAROŃ WŁADYSŁAW — Warszawa.
KOŁODZIEJSKI JAN — Warszawa.
KOSEK PIOTR, urzędnik — Siniawka.
KOSOWSKI MIRON — Warszawa.
KRUPIŃSKI STANISŁAW, instr. obw. oplg — Płock.
KWAŚNIEWSKI LUDWIK, deleg. rob. — Warszawa.
MISIAKOWSKI EDWARD, instr. obw. oplg — Pułtusk.
PIETRZYK TADEUSZ, lek. wet. — Czersk.
PSONKA STANISŁAW, robotnik — Sosnowiec.
PUCHAJDA TADEUSZ — Warszawa.
STANISŁAWSKI EDWARD, deleg. rob. — Warszawa.
TOBOLSKI ALEKSANDER, ślusarz — Starogard.
WASILEWSKI JÓZEF, buchalter — Augustów.
WISKONT JAN, instr. obw. oplg — Radzymin.
WIŚNIEWSKI ALFRED — Legionowo.
WOJDA TEOFIL, murarz — Warszawa.
ZAKRZEWSKA IRENA, urz. — Warszawa.
ZIĘBA JÓZEF, instr. obw. oplg — Płońsk.

BIAŁYSTOK

Odznaka złota — I-go stopnia

EICHLER STEFAN, starosta Pow. — Augustów.
HAŁKO STANISŁAW, ks., dyr. gimn. męskiego — Białystok.
NIEDŹWIECKI MICHAŁ, ppłk s. s., sekr. Zarz. Obw. Pow. L. O. P. P. — Grodno.
SZCZOTKOWSKI BRONISŁAW, z-ca nacz. wydz. wojsk. Urz. Woj. — Białystok.
TOMCZYCKI TADEUSZ, inż., inspektor Lasów Państwowych — Białowieża.
WALTER EDMUND, ks. kanonik, dziekan — Ostrołęka.

Odznaka srebrna — II-go stopnia

CHWIEDŹKO JÓZEF, nacz. Urz. Pocztowego — Sokółka.
GĄTKIEWICZ ADAM, kpt. Białystok.
JANKOWSKI WŁADYSŁAW, kier. kanc. Star. Powiat. — Grajewo.
KŁOSKOWSKI EUGENIUSZ, ks. mgr wikariusz — Myszyniec.
KUCZKOWSKI WŁODZIMIERZ, podkom. Kom. Pow. P. P. — Augustów.
KUNICKA KRYSTYNA — Białystok.
MYŚLICKI WACŁAW, prof. Państw. Gimn. Żeńsk. — Grodno.
PIONTEK PIOTR, ref. wojsk. Starostwa — Białystok.
RUDNICKI EDWARD, wicestarosta powiat. — Grajewo.
RUDOWSKI TEODOR, nacz. Urz. Poczt. Telekom. — Bielsk Podlaski.
SOBIERAJ ZDZISŁAW, inż. chem., Cementownia „Wysoka“ — Podroś.
ŻABOKLICKI ANTONI, adw. — Grodno.

Odznaka brązowa — III-go stopnia

ALBRECHT HENRYK, inż., nadleśniczy Lasów Państw. — Serwy.
BABICKA JADWIGA, naucz. — Wołkowysk.
BALEJKO JAN, sekr. gminy — Jałówka.
BALICZ KAZIMIERZ, lek. wet. — Zabłudów.
BANASZCZYK LUDWIK, ref. kanc. adm. starostwa — Grajewo.
BŁASZCZYK JÓZEF, kier. Mleczarni Spółdz. — Jabłonka.
CZEPIELEWICZ ARKADIUSZ, emeryt P. P. — Ostrów Mazow.
DANIELCZYK ALFRED, instr. obw. oplg — Grajewo.
DANKOWA JADWIGA, naucz. — Sokółka.
DROŃ TADEUSZ, nauczyciel — Białowieża.
DWORAK JAN, kowal — Rudka.
FILONCZUK EDWARD, urz. Urzędu Wojew. — Białystok.
GLONEK FRANCISZEK, sekretarz gminy — Kwasówka.
GOŁĘBIOWSKI JÓZEF, wójt — Myszyniec.
HETMANEK RUDOLF, sekr. gminy — Długoborz.
HOFFMAN ALFONS, funkc. P. P. — Troszyn.
JASIŃSKI ROMAN — leśniczy Parku Narodowego — Białowieża.
KUŹMIERKIEWICZ ROMAN, inż., urz. Dyr. Lasów Państw. — Białowieża.
MARCINKOWSKI JÓZEF, mgr farm., — Grajewo.
MARTEWICZ WŁODZIMIERZ, prof. gimnazjum — Drohiczyn.
MOKIEROW JÓZEF, em., st. przod. P. P. — Czyżew.
MULTAN JÓZEF, sekr. Zarz. Gminnego — Siemiatycze.
RAMEL HENRYK, wójt gminy — Hołynka.
ROGULSKI STANISŁAW, sekr. gminy — Gawrychy.
SKORUPKO PIOTR, kier. Biura Ewid. i Kontroli Ludności — Grodno.
SZOTA WŁADYSŁAW, wójt gminy — Łasza.
SZWAKOP FRANCISZEK, nauczyciel — Goniądz.
SZYMBORSKI HILARY, naucz. — Jedwabne.
ŚLUBECKI WINCENTY, przod. P. P. — Szudziałów.
WASILEWSKI WŁODZIMIERZ, urzęd. Tartaku Państwowego — Czarna Wieś.
WIATR ANTONI, wójt — Międzyrzec.
WIERZBICKI EDWARD, rysownik Tartaku Państwowego — Czarna Wieś.
WILAMOWSKI ŁAZAR, akwizytor — Zambrów.
WINOGRODZKI ALBIN, naucz. — Jabłonka Kościelna.
WYRZYKOWSKI ROMAN, sekr. gminy — Długosiodło.
ŻUKOWSKI ADAM, kasjer Zarz. Miejsk. — Ostrów Mazow.

BRZEŚĆ N. BUGIEM

Odznaka złota — I-go stopnia

GIEBUŁTOWICZ STANISŁAW LEONARD, ppłk — Brześć.
JANOWSKI LUDOMIR, prawnik, kier. Sądu Grodzkiego — Brześć.
MARSZAŁEK MAKSYMILIAN, płk — Warszawa.
NADACHOWSKI ADAM, ppłk dypl. — Kobryń.
PAPIERSKI MICHAŁ, urzędnik — Warszawa.

Odznaka srebrna — II-go stopnia

BARANOWSKI ZYGMUNT, sekr. f-my „Olza“ — Mikłaszewicze.
BOJAROWSKI CZESŁAW, notariusz — Brześć n. Bugiem.
BRANICKI STANISŁAW, ref. wojsk. w Star. — Stolin.
CHRZANOWSKA HALINA, kier. działu rach. w Państw. Monop. Spirytusowym.
JEZIOR ROMAN, ref. adm. prawny starostwa brzeskiego.
KASPRZYCKI ANTONI, kier. szk. powszech. w Wielkorycie.
MIZIK JAN, instr. obw. oplg — Pińsk.
ROMAŃSKI JÓZEF, ref. wojsk. starostwa łunińskiego.
RUDNICKI STEFAN, wicestarosta pow. — Prużana.
SZYMAŃSKI WACŁAW, instr. obw. oplg — Łuniniec.
TROJANOWSKI EDWARD, ref. wojsk. starostwa brzeskiego.
ZMACZYŃSKI JAN, buchalter — Telechany.

Odznaka brązowa — III-go stopnia

BOLESTA KONSTANTY, sekr. zarz. miejsk. w Tewlach.
BONIK ANTONI, urz. samorz. — Chojno.
BOROWSKI ANTONI, ref. wojsk. starostwa — Prużana.
CZARNECKI ZYGMUNT, naucz. publ. szk. powsz. — Łuniniec.
CZEKANOWSKI ZYGMUNT, właśc. biura próśb i podań — Łachwa.
DMITRUK GRZEGORZ, sołtys gromady — Kiszelewicze
FAUSTMAN ALEKSANDER MARIAN, stolarz — Pińsk.
GAWRYLUK KONSTANTY, pomocn. sekr. zarz. gm. — Kobryń.
GRYGORIEW PIOTR, kasjer Zarządu Miejskiego — Brześć n. Bugiem.
HORDZIJENKO TEODOT, urz. gminy — Wołczyn.
JANOWICZ JAN, kier. rach. wydz. powiat. — Kobryń.
KNOBELSDORF PIOTR, wójt gm. — Dawidgródek.
KRYCKI ROMUALD, kanc. Sądu Okr. — Brześć n. Bugiem.
KUCZEWSKA JADWIGA, rejestr. w PZW. — Brześć n. Bugiem.
KUŁAKOWSKI STANISŁAW, sekr. zarz. miejsk. — Oziaty.
LUBERT KAZIMIERZ, sekr. zarz. gm. — Kobryń.
MANDELBLAT SALOMON, sekr. zarz. miejskiego — Kamieniec Litewski.
MATUSEWICZ STANISŁAW, pomocn. sekr. gm. — Lubieszów.
PŁOCHARZ ALEKSANDER, sekr. gminy — Kosicze.
RACHANOWSKI MIECZYSŁAW LEONARD, sekr. gm. — Motol.
SETTO JÓZEF LUCJAN, sekr. gminy — Osowce.
SZERMAN KUSZEL, garbarz — Różana Grodz.
ŚLIMAK ANTONI, wójt gm. — Janów.
TREBCZYŃSKI JÓZEF, sekr. gm. — Szczerczewo.
WROŃSKI WŁADYSŁAW, sekr. gm. — Siechniewicze.
ZIELONKA ALEKSANDER, urz. samorz. — Kuchocka Wola.

K A T O W I C E

Odznaka złota — I-go stopnia

FOGT JERZY, inż. górn., dyr. Kopalni Bielszowice.
GRZESIK KAROL, czł. zarz. obw. miejsk. L. O. P. P. — Chorzów.
KOWALIK BRONISŁAW HENRYK, inż., Wspólnota Interesów — Katowice.
ŁUKOWIECKI ALFRED, dr, wicestarosta rybnicki.
MYCIŃSKI LUCJAN, inż., dyr. Huty „Batory“.
OLSZEWSKI STANISŁAW, dr, starosta — Pszczyna.
PIECHACZEK KAROL, nacz. wydz. w Urz. Wojew. Śląskiego.
PLACKOWSKI JAN, starosta — Cieszyn.
WOJCIECHOWSKI MARIAN, nacz. dyr. Tow. Węglowego — Wełnowiec.

Odznaka srebrna — II-go stopnia

BOGUSŁAWSKI OTTON, kier. Sądu Grodzkiego — Cieszyn.
CZUB ROMAN, inż., dyr. Huty Piłsudski — Chorzów.
DZIK TADEUSZ, wicestarosta — Lubliniec.
FABRIS KAROL, z-ca kier. ruchu Kopalni Giesche.
GAŁUSZKA RUDOLF, urz. państw. — Katowice.
JADASZ JAN, zawiad. odc. drogowego — Rydułtowy.
JANOTA FRANCISZEK, kier. działu P. K. P. — Katowice.
KLAPETEK WIKTOR, urz. państw. — Katowice.
KŁODNICKI STANISŁAW, dr, sekr. śląskich kolejek — Katowice.
KOWOL FRANCISZEK, asesor P. K. P. — Katowice.
MICHEJDA JÓZEF, kier. zakł. elektr. — Chorzów.
OFFIERSKI MICHAŁ, kier. Szkoły Szybowcowej L. O. P. P. — Katowice.
PIECHACZEK IGNACY, kom. rez. P. P. — Chorzów.
PRZYBYŁA FRANCISZEK, z-ca zawiad. st. w Chebziu.
RYDZ FRANCISZEK, prok. Huty „Pokój“ — Katowice.
SZCZEPAŃSKI MIECZYSŁAW, kier. powiat. K. K. O. — Rybnik.
SZEJA JÓZEF, nacz. gminy — Janów.
TATARA ALBIN, inż. górn. — Brzeziny Śląskie.

Odznaka brązowa — III-go stopnia

ANTOŃCZYK FRANCISZEK, urz. Huty „Kunegunda“ — Katowice.
BEDNORZ KAROL, górnik — Radlin.
BENDA ALEKSANDER, modelarz w porcelanie — Szopienice.
BENISZ FRANCISZEK, sekr. miejscowego Koła L. O. P. P. — Tarnowskie Góry.
BISEK RUDOLF, sekr. adm. starostwa rybnickiego.
BORKOWSKI JÓZEF, sztygar na kopalni „Wujek“ — Katowice.
BRĄCZEK ADOLF, dozorca Szkoły Szybowcowej — Goleszów.
BUCHWAŁD JAN, sekr. adm. starostwa cieszyńskiego.
BUK JÓZEF, st. przod. P. P. — Katowice.
CHROSTEK ANTONI, nacz. okr. urz. — Imielin.
DUDA MICHAŁ, nacz. okr. Miasteczko Śląskie.
DYLA IGNACY, werkmistrz — Goleszów.
FELUŚ KAZIMIERZ, sierż.-pilot, instr. P. W. Lotn. — Katowice.
GROBORZ PAWEŁ, przod. tkarski — Rybnik II.
HELIS EDWARD, kolejarz P. K. P. — Katowice.
KANIA ROBERT, górnik — Czerwionka.
KLECZKA KONRAD, z-ca kier. Oddz. Polsk. Linij Lotn. „Lot“.
KLIMEK KONRAD, kowal — Pszów.
KOS WILHELM, urz. kolej. — Tarnowskie Góry.
KUPKA JAN, st. motorowy — Chodzież.
LAZAR ALOJZY, rębacz — Chwałowice.
LIBERSKI HENRYK, kier. oddz. zakupów — Chorzów III.
MAMOK FRANCISZEK, sekr. obw. powiat. L. O. P. P. — Lubliniec.
MIKOŁAJEWSKI CZESŁAW, odlewacz porcelany — Szopienice.
MOTYKA FRANCISZEK, nacz. okr. urz. — Gierałtowice.
PATALONG OTTON, chemik — Łaziska Górne.
PAWELEC EDWARD, rębacz — Czyżowice.
PENKALA IGNACY, rębacz — Niewiadom.
PIECZKA LUDWIK, kom. P. P. w Ogrodzonej.
PRUSKI PIOTR, konstr. Śl. Kolejek S. A. — Świętochłowice.
PRZECZEK JÓZEF, kom. P. P. — Goleszów.
PUZOŃ LUDWIK, instr. szybowcowy — Hajduki Wielkie.
RING GUSTAW, pracown. kolejowy — Tarnowskie Góry.
ROGULA STANISŁAW, sztygar na Kopalni Anna w Pszowie.
ROJCZYK WIKTOR, przod. P. P. Woj. Śląskiego.
RZEMPIEL LEOPOLD, sekr. dyr. szk. — Bielsk.
SADLIK ADOLF, urz. samorz., sekr. gminy — Aleksandrowice.
SALOMON ALOJZY, górnik — Markowice Dolne.
SITKO FRANCISZEK, kier. fabryki — Szopienice.
STACHIEWICZ KAZIMIERZ, kom. oplg zakł. w Lędzinach.
STANIENDA EMANUEL, kier. warsztatów szkoły szybowcowej — Chełmno.
STERCZYK ERYK, robotnik — Chorzów.
SZEWCZYK EDWARD, elektromonter — Czerwionka.
TOMAS FABIAN, sztygar — Radlin.
WARTA ANTONI, przod. P. P. — Katowice.
WEIHRAUCH ALFRED, ref. mech. — Katowice.
WILCZEK JAN, górnik — Chorzów IV.
WINKLER JAN, cieśla — Knurów.

K I E L C E

Odznaka złota — I-go stopnia

BRZOSTOWICZ STANISŁAW, inż. — Zakłady Starachowickie.
DOMASZEWSKA ANNA, dyr. Banku Udziałowo-Spółdz. — Dąbrowa Górnicza.
RACZYŃSKI KAZIMIERZ, inż., nacz. dyr. Starachow. Zakł. Górniczych.
ŚWIDERSKI WŁADYSŁAW, em. insp. szkolny — Pińczów.
TRZCIŃSKI ZYGMUNT, sędzia Sądu Grodzkiego — Częstochowa.
ZAJĄCZKOWSKI JÓZEF, inż., zawiad. Kopalni Hr. Renard.

Odznaka srebrna — II-go stopnia

AUGUSTYNIAK JAN, kier. szkoły powszechnej — Radoszyce.
GĘGOTEK WACŁAW, urzędnik K. K. O. — Olkusz.
KOSS TADEUSZ, notariusz — Częstochowa.
KOZUBAL ZYGMUNT FILIP, ref. Starostwa Grodzkiego — Sosnowiec.
LEŚNIEWSKI JAN, buchalter — Orłowo.
LEWANDOWSKI WACŁAW, em. sędzia — Kielce.
ŁĘCZYCKA REGINA — Radom.
PODWORSKI JAN, sekr. Zarz. Drogowego i sekr. Powiat. Fund. Pracy — Olkusz.
RUTKOWSKI JAN, inż. mech., kier. warszt. mech. P. W. P. — Pionki.
SKÓRA JÓZEF, sekr. Powiat. Urzędu Rozjemczego — Olkusz.
TRUSKOWSKI JAN, podkomisarz P. P. — Będzin.
WIPSZYCKI TADEUSZ, kier. Miejsk. Zakł. Elektr. — Będzin.

Odznaka brązowa — III-go stopnia

BOCHNIA JAN, kier. Państw. Tartaku — Zagożdżon.
CZWARTOS CZESŁAW, ref. organizacyjny — Starachowice.
DZIOBOŃ JAN, urz. fabr. „Babcock-Zieleniewski" — Sosnowiec.
FOKS WŁADYSŁAW, robotnik — Walszczyki.
GALLOT JÓZEF, szef biura — Strzemieszyce.
GUBAŁA JAN, naucz. — Prandocin gm. Kacice.
KNAUER KAZIMIERZ, inż. hydraulik, dyr. Wodoc. i Kanalizacji — Częstochowa.
KOBYLAŃSKI KAZIMIERZ, inż., dyr. fabryki — Drzewica.
KOMENDZINA JANINA — Kielce.
KRAKOWIŃSKI WACŁAW, kasjer w K. K. O. — Opoczno.
KRAKOWIAK STANISŁAW, zast. magazyniera — Częstochowa.
KRAUZE WIKTOR, mgr farm. — Staszów.
KUŁAKOWSKI WŁADYSŁAW ROBERT, inż., nadleśniczy — Błogie.
KUŚ ROMAN, dyr. fabr. „Babcock-Zieleniewski" — Sosnowiec.
LEWICKI EUSTACHY, naucz. — Białobrzegi Spalskie.
MAJ LUDWIK, lek. wet., rej. lek. wet. — Głowaczów.
MARSZAŁEK BOLESŁAW, buchalter Banku Udz. Spółdz. — Dąbrowa Górnicza.
MILIK ADAM, górnik — Sosnowiec.
NEBROY FERDYNAND, inż. — Dąbrowa Górnicza.
OPAŁKO WŁODZIMIERZ, ślus. mech. — Częstochowa.
PANASIUKÓWNA ANTONINA, prof. gimn. — Opatów Kielecki.
PAWELEC ALEKSANDER, urz. Sejmiku — Końskie.
PŁUCIENNIK MIECZYSŁAW, kier. agencji pocztowej — Bolesław k. Olkusza.
POMPER JAN, urz. Starostwa — Końskie.
PRAŚKOWICZ PIOTR, odbiorca — Radom.
PRZĄDKA WŁADYSŁAW, urz. adm. — Częstochowa.
REL TEOFIL, robotnik — Sosnowiec.
SĄCZEK STANISŁAW, ślusarz — Konopiska.
SIEKIERSKI RYSZARD, inż., Państw. Zakł. Lotn. — Warszawa.
SZKLARZ FRANCISZEK, urz. Kopalni „Flora" — Dąbrowa Górnicza.
SZYMAŃSKI WACŁAW, technik — Zawiercie.
WIERZCHLEYSKI TADEUSZ JÓZEF, inż. elektr., kier. wydz. fabr. papieru — Myszków.
WOJEWÓDZKA EUGENIA, sekr. Sądu Okręgowego — Radom.
WURM LEON, dr, lekarz rejonowy — Tarłów.
ZADROŻNY JÓZEF, sekr. gminy — Sławków.
ZARZYCKI STEFAN, sekr. gminy — Tuczępy.

K R A K Ó W W O J.

Odznaka złota — I-go stopnia

ADAMSKI PIOTR, insp. szkolny — Mielec.
DÖLLINGER ZYGMUNT, dr, insp. M. S. Wewn. — Warszawa.
HABSBURG KAROL OLBRACHT, ppłk rez. W. P. — Żywiec.
HNATYK EUGENIUSZ, mgr, z-ca starosty — Dębica.
KUSKA JAN, em. radca Magistr. — Nowy Sącz.
ZAJĄCZKOWSKI WACŁAW, em. insp. szkolny — Biała.

Odznaka srebrna — II-go stopnia

BIAŁOBRZESKI STANISŁAW, inż., Kopalnia Węgla — Brzeszcze.
BOREK WŁADYSŁAW, urz. poczt. II kl. — Tarnów.
DOMINO WŁADYSŁAW, inż., dyr. kop. „Sobieski" Bory — Jaworzno.
KOSZYCA MARCELI, inż. wodny, kier. Eksp. Zarz. Wodnego — Nowy Targ.
LEONOWICZ MICHAŁ, podkom. P. P. — Kraków.
MĄCZYŃSKI MIECZYSŁAW, inż., gen. dyr. Dóbr Żywieckich.
PAWLIKOWSKI WALERIAN, kasjer f. „Galkar" — Glinnik Marianpolski.
RAKISZ MIECZYSŁAW, inż., nacz. miejskiej Straży Poż. — Kraków.
SUŁEK JÓZEF, kpt. — Kraków.
WANICKI IGNACY, dr, sekr. wydz. powiat. — Wadowice.
WESELAK MICHAŁ, prof. gimn. — Nowy Sącz.
WŁODARCZYK BRONISŁAW, instr.-pilot — Kraków.

Odznaka brązowa — III-go stopnia

BIGOS BRONISŁAW, przod. P. P. — Kraków.
BYRSKI JAN, sekr. Zarz. Gminy — Zator.
CHALCARZ MACIEJ, em. sierż. W. P. — Dobra pow. Limanowa.
DADAK JAN, dr, kier. sam. oddz. wojsk. Dyr. Poczt. i Tel. — Kraków.
DOSKOCZ HENRYK, hutnik — Jasło.
GACEK FRANCISZEK, urz. Ubezp. Społ. — Chrzanów.
GÓRNY ANTONI, urz. Banku Gosp. Krajowego — Biała.
GRUSZKA JAN, prok. Banku Gosp. Kraj. — Biała Krakowska.
HRECHOROWICZ EUSTACHY, ofic. placu — Zakopane.
JANDURA STANISŁAW, naucz. — Kraków.
JANOWSKI WINCENTY, st. przod. P. P. — Kraków.
KOZIOŁ WŁADYSŁAW, naucz. — Wieliczka.
KRAWCZYKÓWNA MARIA, absolwentka szk. ekonom. handl. — Kraków.
KRET STANISŁAW, wójt gminy — Sękowa.
KURTYKA FRANCISZEK, dr, adwokat — Radłów.
LIBERA FRANCISZEK, urz. poczt. — Kraków.
ŁOMNICKI MARIAN, nacz. urz. poczt. — Mszana Dolna I.
MASCHLER SAMUEL, dyr. banku — Nowy Sącz.
MAZURKIEWICZ WŁADYSŁAW TOMASZ, urzędnik poczt. — Wadowice.
MŁYŃCÓWNA JANINA, absolw. Sem. Naucz. — Mielec.
MOSZEWÓWNA BARBARA, naucz. — Kraków.
NIEMIEC STANISŁAW, mgr., aptekarz — Dębica.
OGIŃSKI JAN, inż., dyr. Elektr. Miejskiej — Zakopane.
OSTROWSKI KAZIMIERZ, urz. gminy w Zabłociu.
PIŻL JERZY, urz. Banku Gosp. Kraj. — Biała Krakowska.
POLAK WŁADYSŁAW, sotys gromady — Rozotoki.
PORĘBSKI SANISŁAW, prof. sem. naucz. — Biała.
PRZYŁUSKI ZYGMUNT, kasjer Zakł. Przem. — Okocim.
RADWAŃSKI ZYGMUNT, naucz. — Żmigród Nowy.
SCHAUDERNA RYSZARD, kier. Kamieniołomów — Szczakowa.
STEFAŃSKA MARIA, naucz. — Bieżanów.
ŚWIERAT TADEUSZ, mgr, sędzia grodzki — Radłów.
TASZAKOWSKI JÓZEF, wójt gminy Lipinki.
UDZIELINA HELENA — Myślenice.
ZBYSZEWSKA KAZIMIERA, naucz. — Borowa k. Mielca.

K R A K Ó W K O L.

Odznaka złota — I-go stopnia

DĘBSKI JÓZEF, inż., nacz. Służby Drog. D. O. K. P. — Kraków.
GARBACKI BOLESŁAW, nacz. Biura Pers. D. O. K. P. — Kraków.
SZCZEPAŃSKI FRANCISZEK, nacz. Biura Wojsk. D. O. K. P. — Kraków.

Odznaka srebrna — II-go stopnia

BUGAYSKI STANISŁAW, zawiad. st. kolej. — Bochnia.
CZECH STANISŁAW, kier. działu oplg D. O. K. P. — Kraków.
DĄBROWSKI LUDWIK, adiunkt stacji — Oświęcim.
FARKAS WIKTOR JAN, technik parowozowni gł. — Kraków.
STADTMÜLLER ALFRED, inż., z-ca nacz. warszt. gł. — Tarnów.
WOLNIK LEON, st. asesor i zawiad. — Żywiec.

Odznaka brązowa — III-go stopnia

BARANOWSKI ADAM, adiunkt stacji Tarnów.
BŁAŻ JÓZEF, asesor Oddziału Drogowego — Kraków.
BOGUCKI MARIAN, kancelista parowozowni gł. — Nowy Sącz.
DZEROWICZ FRANCISZEK, kanc. Oddz. Drogowego — Tarnów.
DZIAŁOWSKI ZYGMUNT, adiunkt stacji Krynica.
FIJAŁ JAN, adiunkt Biura Finansowego D. O. K. P. — Kraków.
GRUBER ALEKSANDER, st. magazynier parowozowni gł. — Nowy Sącz.
JANIK ADOLF, dyspozytor parowozowni gł. — Dziedzice.
KLUBA ANDRZEJ, adiunkt parowozowni gł. — Kraków.
KULCZYK EDWARD, st. kanc. warsztatów gł. — Tarnów.
MALINOWSKI TADEUSZ, asesor stacji Dziedzice.
MARCINIAK ANDRZEJ, asesor stacji Cieszyn.
REJMAN STANISŁAW, st. asystent B. Kontr. Dochodów D. O. K. P. — Kraków.
RYBA MICHAŁ, asesor stacji Zagórzany.
RYGIER JÓZEF, st. asesor Wydz. Ruchu D. O. K. P. — Kraków.
SAROTA ANDRZEJ, kierownik pociągu st. Sucha.
STACHAŃCZYK JAKUB, asesor stacji Kraków.
WÓJTOWICZ ADAM, asesor stacji Chabówka.

L U B L I N

Odznaka złota — I-go stopnia

BRAJCZEWSKI JÓZEF, mgr, sędzia śledczy w Chełmie Lub.
DĄBROWSKI TADEUSZ, ziemianin, dyr. Lubelskiego Syndykatu Rolniczego.

JAWORSKI JAKUB, wiceprezydent m. Lublina.
MARKOWSKI WŁODZIMIERZ, dr, sekr. wydziału powiat. — Janów Lubelski.
SUCHECKI ANDRZEJ, starosta powiat. — Włodawa.
SZCZEPANIEC JAN, insp. szk. — Zamość.

Odznaka srebrna — II-go stopnia

BIAŁOBŁOCKI WŁODZIMIERZ, mjr.
GUZIK KAZIMIERZ, dyr. Banku Polskiego — Siedlce.
JEZIERKOWSKI CZESŁAW, nacz. Urz. Skarbowego — Biłgoraj.
KOWALEWSKI MIKOŁAJ, insp. samorz. gminnego na powiat Łukowski.
KRUPCZAK LEONARD, insp. szkolny — Lublin.
MAJEWSKI EDWARD, adw. — Janów Lubelski.
MICHNER JAN DUKLAN, ks., dyr. gimn. — Radecznica.
OLEJCZYK HIPOLIT, wicestarosta — Hrubieszów.
PŁAWIŃSKI TADEUSZ, komisarz P. P. — Tomaszów Lubelski.
PRZYBYSZEWSKI ROMAN, nacz. Urz. Skarb. — Krasnystaw.
SOBIESZCZUK FELIKS, insp. samorz. wydz. powiat. w Chełmie.
STRZELEC STEFAN, wicestarosta — Sokołów Podlaski.

Odznaka brązowa — III-go stopnia

ABRAMCZUK FRANCISZEK, sekr. gminy — Czerwonka.
BIZIOREK MICHAŁ, rolnik — Przedmieście Szczebrzeskie.
DĄBROWSKI EUGENIUSZ FILIP, ref. star. — Sokołów Podlaski.
FRANKIEWICZ BOLESŁAW, sekr. gminy — Zakszówek.
GOLLINA HELENA — Lublin.
IWANICKI KAZIMIERZ, sekr. gminy — Miastków.
KISIEL STEFAN, pomocn. sekr. gminy — Kawenczyn.
KOŃCOWY ANTONI, wójt gminy — Wiszniewice.
KOZŁOWSKI HENRYK, urz. Centrum Wyszk. Lotnictwa — Irena.
KRZYŻANOWSKI IGNACY, sekr. gminy — Wisznice.
LEMIESZEK STEFAN, sekr. gminy — Mysłów.
LISEK JAN, sekr. gminy — Miechów Lubartowski.
LUTY MIECZYSŁAW JULIUSZ, rachm. zarz. miejsk. — Stoczek.
ŁOMOTT STEFAN ZYGMUNT, pomocn. sekr. gminy — Żmudź.
ŁOSIEWICZ ANTONI BOLESŁAW, sekr. gminy — Uściłów.
MARCOLLA LEON, notariusz — Opole Lubelskie.
MATERKOWSKI ANTONI, sekr. gminy — Świerże.
MIŚNIAKIEWICZ TADEUSZ, naucz. — Milejów.
MOLAS STANISŁAW, pomocn. sekr. gminy — Tereszpol-Zaorenda.
PAJĄK MARIAN, post. P. P. — Siennica Różana.
PULIKOWSKI JÓZEF, st. rejestr. Sądu Okr. — Siedlce.
RZYMOWSKI JULIAN, skarb. wydz. powiat. — Lubartów.
SERWINOWSKI MIECZYSŁAW, komendant posterunku P. P. — Mełgiew.
SMYRSKI KAROL, przod. sł. śled. P. P. — Tomaszów Lubelski.
STRASSMAN LEON, dr, lek. powiat. — Garwolin.
SYDOROWICZ LEON, rolnik — Kryłów.
SYLWESTRZAK EDWARD, sekr. gminy Kosów.
ŚWIEŻAWSKI CZESŁAW, sekr. gminy — Łukowa.
WAŚNIEWSKI HENRYK, sekr. gminy — Radecznica.
WIĄCZEK MIECZYSŁAW, buchalter Zarz. Miejsk. — Tomaszów Lubelski.
WITKOWSKI CZESŁAW, sekr. gminy — Tarnogród.
WRZOS ALEKSANDER, pomocn. sekr. gminy — Tarło.
ZIELIŃSKI TEOFIL, urz. samorz. gminy — Moniatycze.
ZWOLIŃSKI JÓZEF, b. nacz. sekr. Prokuratury S. O. — Siedlce.

L W Ó W

Odznaka złota — I-go stopnia

BIELSKI WIKTOR, radca woj. — Lwów.
BORUTA-SPIECHOWICZ MIECZYSŁAW, gen. bryg. — Przemyśl.
GĄSIOROWSKI ROMAN, dr, starosta powiat. — Lesko.
JASTRZĘBSKI JÓZEF, prof., dyr. Państw. Liceum — Sambor.
KASSALA HENRYK, mgr, starosta powiat. — Gródek Jagielloński.
LUKES ZYGMUNT, dr, sekr. wydz. pow. — Krosno.
SAWICKI BRONISŁAW, inż., nacz. oddz. drog. — Tarnopol.
SCHERFF JAN, mgr, star. powiat. w Kolbuszowej.
TABACZYŃSKI ZYGMUNT, inż., z-ca dyr. Podkarp. Tow. Elektr.

Odznaka srebrna — II-go stopnia

CHRUŚCIEL ZDZISŁAW, sekr. star. — Bóbrka.
CZAPLIŃSKI MARIAN, kontr. drog. P. K. P. — Stanisławów.
DUBELSKI ALEKSANDER JÓZEF, sekr. obw. pow. L. O. P. P. — Lesk.
FIJAŁKOWSKI ZBIGNIEW STEFAN, sekr. star. — Rawa Ruska.
JARMICKI MIECZYSŁAW, wicestarosta powiat. — Tarnobrzeg.
KITA JÓZEF, kpt. s. s., kier. ref. wojsk. star. — Przemyśl.
KOPPE ADAM, rachmistrz wydz. powiat. — Żółkiew.
KOSZAŁKOWSKI JÓZEF, rachm. wydz. powiat. — Rudki.
LEPUTA WACŁAW, st. asesor P. K. P. — Lwów.
NALBORCZYK JAN, naucz. szk. przemysł. — Rzeszów.
NAWROCKI SYLWIUSZ, inż. — Lwów.
PUZDROWSKI IGNACY, kier. kopal. i kontr. tłoczni „Petrolea".
RUEBENBAUER WŁADYSŁAW, inż., kier. pow. zarz. drog. — Lubaczów.
SANECKI WALERY, prof. gimn. — Rzeszów.
SURMIŃSKI ALFRED, nacz. więzienia — Drohobycz.
SZUMSKI JAN, pracown. kolej. — Tarnopol.
TOMCZYKÓWNA WIKTORIA, nauczycielka — Rudki.
ŻÓŁKIEWSKI MIRON STANISŁAW, mgr, nacz. urz. Skarbowego.

Odznaka brązowa — III-go stopnia

BEREŹNICKI ANTONI, mgr, ref. P. K. P. — Lwów.
DĘBIEC MARIA, nauczycielka — Rymanów.
DYMEK RUDOLF, urz. P. K. P. — Sambor.
DYSZKIEWICZ GUSTAW, kasjer — Łańcut.
FARUGA WŁADYSŁAW, techn. kolej. — Stryj.
GOLLIGER ABRACHAM, naucz. — Rzeszów.
LISIEWICZ MICHAŁ, urz. P. K. P. — Stanisławów.
LUBIŃSKI MICHAŁ, ślusarz P. K. P. — Stanisławów.
MAGUDER ADAM JÓZEF, pracown. kolej. — Lwów.
MATKOWSKI STEFAN, ślusarz P. K. P. — Stanisławów.
NOWAK WŁADYSŁAW, pracown. kolej. — Jarosław.
OCHĘDUSZKO EUGENIUSZ, kasjer kolej. — Przeworsk.
PIKOŁA JAN, woźny Okr. Woj. L. O. P. P. — Lwów.
POLLAK MAREK, prof. gimn. — Sanok.
PROCHNIKÓWNA MARIA, naucz. — Sanok.
PROTTUNGOWA MARIA, urz. biura Okr. Woj. L. O. P. P. — Lwów.
RYBCZYK STANISŁAW, pracown. Rafinerii Nafty — Jedlicze.
TOMSZAK WŁADYSŁAW, pracown. kolej. — Tarnopol.
TOPIJ STANISŁAW, naucz. — Przeworsk.
ZABŁOCKI EMIL, pracown. P. K. P. — Lwów.
ZAWADA LUDWIK, płatnik woj. kom. P. P. — Lwów.
ZAZULAK JÓZEF, pracown. kolej. — Buczacz.
ZUK STANISŁAW, pracown. kolej. — Kołomyja.

Ł Ó D Ź

Odznaka złota — I-go stopnia

CHRZANOWSKI WŁADYSŁAW, mgr farm. — Kalisz.
HERTZ MICHAŁ, dyr. Tomaszow. Fabryki Sztucz. Jedwabiu — Tomaszów.
KWAŚNIEWSKI LUCJAN, burmistrz — Radomsko.
NOWIŃSKI ZYGMUNT TOMASZ, inż. chem., kier. f. „Boruta" — Zgierz.
PRZYGODZKI WINCENTY, ks. prob. i dziek. — Wieluń.
REINL TADEUSZ, star. powiat. — Brzeziny Łódzkie.

Odznaka srebrna — II-go stopnia

DOŁĘGOWSKI TEODOR, właśc. składu apt. — Łęczyca.
DZIEDZICKI MIKOŁAJ, kier. działu inst. Spółki Tel. — Łódź.
EJCHLER WITOLD, nacz. lek. Ubezp. Społ. — Pabianice.
FILOCHOWSKI RAJMUND, insp. samorz. — Sieradz.
GOSZCZ JAN STANISŁAW, dyr. gimn. — Konin.
HOŁDROWICZ BENEDYKT, instr. oplg — Tomaszów Mazow.
KROCHMALSKI JAN, kier. biura miejsk. L. O. P. P. — Łódź.
MACIEJEWSKI KONSTANTY, instr. oplg — Pabianice.
OLSZEWSKI JAN, kier. wydz. Śledczego — Piotrków Trybunalski.
ROSICKA HANNA, — Łask.
STRZEMBOSZ STEFAN, inż., dyr. zakł. przem. Norblin, B-cia Buch.
ZDROJEWSKI MARIAN, inż., dyr. Polsk. Monop. Tyton. — Łódź.

Odznaka brązowa — III-go stopnia

BONNIŃSKI WŁADYSŁAW, sekr. zarz. gm. — Dobroń.
CABAN JAN, sekr. zarz. miejsk. — Stryków.
CISZEWSKA ZOFIA, Zbiersk.
CZAPLIŃSKI EDMUND, urz. em. M. S. W.
DURDO JAN, prof. gimn. — Sieradz.
GAMPFÓWNA DANUTA, naucz. — Piotrków Trybunalski.
GLĄDAŁA TOMASZ, burmistrz — Szadek.
HILCZER ANTONI, kier. szkoły — Brudzew.
JATOCZYŃSKI MIECZYSŁAW, nacz. urz. pocztowego — Golin n. Wartą.

JUNGOWSKI ZENON, urz. samorz. — Lutomiersk.
KARPOWICZ WŁODZIMIERZ, inspektor Ubezp. Wzajemnych — Łódź.
KOCIMOWSKI WŁADYSŁAW, urz. starostwa — Piotrków Tryb.
KOKULAR KAZIMIERZ, ref. Ubezp. Społ. — Tomaszów Maz.
KOŁODZIEJCZYK ADAM, urz. zarz. miejsk. — Poddębice.
KOMORNICKI ROMAN, intendent Szpitala Miejsk. — Pabianice.
KRASIŃSKA ALINA, naucz. — Zgierz.
KRUSCHE STEFAN, inż. mech., kier. fabr. Krusche i Ender.
KULIKOWSKI LEONARD, urz. f. M. Fogel — Ozorków.
KWAPISZEWSKI ZYGMUNT, urz. — Łódź.
KWIATKOWSKI STEFAN, szef biura kalkul. fabryki Metal. — Radomsko.
LABUSZ STEFAN, wójt gminy — Majaczewice.
LIPIŃSKI ALFRED, pracown. Biura Robotn. — Tomaszów Maz.
LISIENKO SERGIUSZ, naucz. — Pabianice.
LITYCH EDWARD, kom. post. P. P. — Sulejów.
MICHALSKI STEFAN, pisarz hipoteczny — Konin.
MULLER TEODOR, przemysł. — Kalisz.
NOWICKI ROMUALD, lek. wet., kierownik Rzeźni Miejskiej — Zduńska Wola.
PIETRZYK JÓZEF, nacz. Urz. Poczt. Tel. — Łęczyca.
PRYM STEFAN, inż. leśnik, nadl. Lasów Państw. — Węglewice.
SKARBCZYŃSKI LUDWIK, naucz. — Działoszyn.
SKORUPSKI STEFAN, urz. Zarz. Miejskiego — Zgierz.
SKOWROŃSKI EDWARD, kier. szk. powsz. — Choiny pow. Łódzki.
SZEWCZYK JAN, maszynista turb. — Głowno k. Łowicza.
URBAŃCZYK MARIAN, magazynier Betoniarni Miejskiej — Tomaszów.
WASZCZYŃSKI STANISŁAW EDWARD, naucz. szk. powsz. — Rudniki.
ZAWIERKA LUDWIK, majster tkacki — Łódź.

Ł U C K

Odznaka złota — I-go stopnia

DUBRAWSKI FELIKS, dyr. K. K. O. — Łuck.
KONOPACKI STANISŁAW, wicewojewoda wołyński.
SKĄPSKI KAZIMIERZ, dyr. Lasów Ordynacji Ołyckiej — Cumań.
WROCZYŃSKI JERZY, płk — Włodzimierz.
ZAKRZEWSKI KAZIMIERZ MAKSYMILIAN, kier. star. pow. — Zdołbunów.
ZIOŁOWSKI KAZIMIERZ, kom. woj. P. P. Łuck. —

Odznaka srebrna — II-go stopnia

BASIŃSKI ANTONI, nacz. wydz. og. Liceum Krzemienieckiego.
CHRAMOJ CHAIM BER, sekr. Cechu Rzeźników Żydów — Równe.
GÓRA WŁADYSŁAW, sekr. zarz. Lasów Ordynacji Ołyckiej.
GRZYMSKA MARIA, pracown. Obw. Powiat. L. O. P P. — Dubno.
HERBE EDWARD, sekr. zarz. gm. — Kiwerce.
JABŁOŃSKI WŁADYSŁAW BRONISŁAW, insp. szkolny obw. włodzimierskiego.
KIERSKI JAN, ziemianin — Osada Rostoń.
KLAMUT STANISŁAW, nadkom. P. P. — Łuck.
KRUPIŃSKI JAN, przemysł., — Kowel.
Kowel.
ROBAK BRONISŁAW, insp. szkolny — Krzemieniec.
STAWNICZNY BAZYLI, sekr. Cechu Rzeźnickiego — Łuck.
ZAJKOWSKI ROMAN, burmistrz m. Rożyszcz.

Odznaka brązowa — III-go stopnia

BERNAT MIECZYSŁAW, post. P. P. — Łuck.
BUDREWICZ CZESŁAW, urz. skarbowy — Zdołbunów.
BUJAKIEWICZ JÓZEF, buchalter zarz. miejsk. — Włodzimierzec.
CZARKOWSKI FRANCISZEK, sekr. gminy — Międzyrzec.
GOŁĄB WŁADYSŁAW, urz. starostwa — Zdołbunów.
JAGIEŁO STANISŁAW, restaurator — Małyńsk.
JANKOWSKI RYSZARD, sekr. gminy — Mikulicze.
KACZANOWSKI JAN, sekr. gminy — Buhrym.
KOCZARSKI ALEKSANDER, sekr. zarz. gminy — Chorów.
KOPACZ JÓZEF ADAM, kier. biura i instr. obw. oplg.
KUCHARSKI PIOTR, st. post. P. P. — Stydyń Wielki.
KULINICZ TEODOR, wójt gminy — Bereźce.
ŁOJEK BOLESŁAW, sekr. zarz. gminy — Malina
ŁUCYK JAN, buchalter zarz. gminy — Czarnków.
MONCZAK MICHAŁ, sekr. zarz. gminy — Torczyn.
NIKITIUKOW BAZYLI, dr, lek. wet. — Uściług.
PIOTROWSKI HUBERT, sekr. zarz. gminy — Ołyka.
PLECHAWSKI ROMAN, sekr. zarz. gminy — Świniuchy.
PRYJMA JULIAN, kier. szkoły — Kowel.
RZEPKO RYSZARD, kier. ref. zarz. miejskiego — Rokitno.
SAWICKI FELIKS, sekr. obw. pow. L. O. P. P. — Dubno.
SIERAKOWSKI ZYGMUNT, wójt gminy — Werba.
SŁUCZEWSKI MIKOŁAJ, urz. samorz. — Puleniec.
SOCHACKI KONSTANTY, urz. zarz. miejskiego — Puleniec.
SOWIŃSKI PAWEŁ(naucz. poczty — Werba.
STEPAŃCZUK ANTONI, wójt gminy — Podolany.
STOCKI WŁODZIMIERZ, lek. wet. — Maniewicze.
SZYNKOWSKI KAROL, wójt gminy — Ostróg.
ŚWIĘCICKI CZESŁAW, ref. wojsk. gminy — Kiwerce.
TURBAKIEWICZ WINCENTY, urz. zarz. miejskiego — Szack.
TURPETKO KARP, wójt gminy — Połonka.
WIĘCKOWSKI ZYGMUNT, z-ca sekr. gminy — Derkały.
WRÓBLEWSKI RYSZARD, skarbnik Rzeźni Miejskiej.
WRZEŚNIOWIECKA HELENA — Kostopol.
ZAŁUSKI STEFAN, wójt gminy — Rafałówka.
ZIELIŃSKI LEONARD, instr. obw. oplg — Łuck.

N O W O G R Ó D E K

Odznaka złota — I-go stopnia

RÓJ JAN, ppłk — Toruń.
WIERZBICKI WŁODZIMIERZ, starosta powiat. — Szczuczyn.

Odznaka srebrna — II-go stopnia

CUDAK WŁADYSŁAW, ref. Ubezp. Społ. — Baranowicze.
CZERNOBAJ MICHAŁ, wójt gminy — Stołpce.
JASIŃSKI HENRYK APOLINARY, pkomis. P. P. — Baranowicze.
KRAJEWSKI JAN, kom. pow. P. P. — Nieśwież.
KRUKOWSKI-ZDANOWICZ JÓZEF, dyr. gimn. — Słonim.
MATYAS STANISŁAW, urz. w Urzędzie Wojew. — Nowogródek.
POPKOWSKI WINCENTY, notariusz — Lida.
RADKIEWICZ IGNACY, sekr. zarz. gminnego — Nieśwież.
RYMKIEWICZ MIECZYSŁAW, płk s. s. — Nowogródek.
SANOWSKI BRONISŁAW, sekr. zarz. miejskiego — Nowogródek.
SZEHIDEWICZ JAKUB, ref. adm. starostwa — Słonim.
SZWED STANISŁAW, burmistrz m. Wołożyna.

Odznaka brązowa — III-go stopnia

ABRAMCZYK MIKOŁAJ, prokurent K. K. O. pow. baranowickiego.
BREJWO JÓZEF, urz. Sądu Okr. — Nowogródek.
BRODOWICZ SZYMON, burmistrz m. Zdzięcioł.
CHMARA ALBERT, kier. szk. powsz. — Lipniszki.
CIUNOWICZ KALIKST, sekretarz gminy — Iwieniec.
ĆWIRKO JAN, wójt gminy — Snów.
DROBIAZGIEWICZ BOLESŁAW, naucz. — Mejry.
DYCZKOWSKI IZYDOR, drogomistrz — Kozłowszczyzna.
DYNOWSKI JÓZEF, felczer — Zaostrowiecze.
GIWOJNO ANTONI, wójt gminy — Bakszty.
GRZYMAŁO KAJETAN WŁADYSŁAW, urzędnik, Prezes Koła Pow. Zw. Inwalid.
HARASIMOWICZ MIECZYSŁAW BOGDAN, sekr. gminy — Iwie.
HORBACEWICZ KONSTANTY, obrońca sądowy — m. Kleck.
IMBOR ZDZISŁAW WINCENTY, instr. obw. oplg — Nieśwież.
KOKTYSZ FLORIAN, sekr. gminy — Stołowiecze.
KOZŁOWSKI MARIAN, sekr. zarz. miejsk. — Zdzięcioł.
LEWANDOWSKI TADEUSZ, drukarz wydz. powiat. — Wołożyn.
LIPIŃSKI JÓZEF, naucz. — wieś Leonowicze.
ŁOZOWSKI KAZIMIERZ, wójt gminy — Derewne.
MASALSKI STANISŁAW, przod. P. P. — Baranowicze.
MASŁOWSKI KAZIMIERZ, instr. obw. oplg — Lida.
MICHAŁOWSKI STEFAN, kier. szk. prac. zajęć prakt. — Baranowicze.
PADUSZYŃSKI HENRYK, poster. P. P. — Nowojelnia.
PAWŁOWICZ MAMERT, leśnik — Bereszty.
PIOTROWICZ TADEUSZ, wójt gminy — Wolna.
PODLECKI FLORIAN IGNACY, handlowiec — Baranowicze.
POLAŃCZUK JÓZEF, sekr. gminy — Juraciszki.
POPOWICZ ARSENIUSZ, urz. bankowy — m. Kleck.
ROMAŃCZUK SERGIUSZ, sekr. gminy — Ługomowicze.
RYMASZEWSKI JAN, urz. samorządowy — m. Howezna.
SMAKOWSKI EDWARD, wł. biura podań — Raduń.
STARTEK JAKUB, sekr. zarz. gminy — Rajce.
SYTA STANISŁAW, nacz. Urz. Skarbowego — Słonim.
SZEMATOWICZ WITOLD, naucz. — Mironim.
WALENCIUKIEWICZÓWNA LUDOMIRA, kanc. Obwodu Powiatowego L. O. P. P. — Nowogródek.
ZIENKOWICZ JÓZEF — urz. Nadleśnictwa Biały Brzeg.

POZNAŃ WOJ.

Odznaka złota — I-go stopnia

BRANICKI HIERONIM, em. podkom. P. P. — Bydgoszcz.
KICIŃSKI ADAM LEON, insp. okr. oplg — Poznań.
OSTROWSKI WŁADYSŁAW, nacz. wydz. IV Izby Skarb. — Poznań.
POPELKA WILHELM, ppłk, — Śrem.
TACZAK TEODOR, ks. prałat. dr. proboszcz — Poznań.
WEBER STANISŁAW, kupiec — Poznań.

Odznaka srebrna — II-go stopnia

FIFEGER-SZPUNAROWA KAZIMIERA, lek. — Leszno.
GLAPIŃSKI TELESFOR, ref. Izby Skarbowej.
KOKOCIŃSKI WACŁAW, burmistrz — Kempno.
KRUEGER KAZIMIERZ, z-ca dyr. K. K. O.
LISOWSKI JÓZEF, woj. ref. opl — Poznań.
LORKIEWICZÓWNA MARTA, rachm. Kasy Wydz. Powiat. — Rawicz.
OKALIŃSKI TOMASZ, urz. państw. — Rawicz.
PALUSZKIEWICZ STANISŁAW, insp. samorz. gminnego — Żnin.
SIEKIERZYŃSKI KAZIMIERZ, starosta powiatowy — Chodzież.
WISZNIOWSKI ZYGMUNT, dyr. Cukrowni — Nakło n/Notecią.
ZENKTELER EDMUND, starosta powiat. — Wągrowiec.
ZIEMNIEWICZÓWNA WANDA, z-ca dyr. K. K. O.

Odznaka brązowa — III-go stopnia

BARANEK KAZIMIERZ, sekr. gminy — Sieroszowice.
BARCZYŃSKI LEON, wicedyr. K. K. O. — Leszno.
BILICKI ANTONI, em. rachm. — Grabów.
BRONIEWSKI FRANCISZEK, st. sekr. zarz. miejsk. — Czarnków.
CHOLEWINA STANISŁAWA — Wyrzysk.
DOSTATNI FELIKS, kier. wydz. prawn. Banku Zw. Sp. Zarobkow.
DRABIK HILARY, preferendarz Urz. Opłat Stemplowych — Poznań.
DROJECKI ZIEMOWIT, urz. gosp. — Węgrowiec.
GAŁKOWSKI STEFAN, dyr. K. K. O. — Obiedziska.
GĄSIORKIEWICZ JÓZEF, kontr. urz. P. i T.
GMUROWSKI JÓZEF, urz. samorz. — Ostrów Wlkp.
GRABOWSKI JAN, Kier. warszt. — Orzechowo.
JAHNS JADWIGA — Czarnków.
KŁOS BERNARD, sekr. gminy — Murowana Goślina.
KOPA FRANCISZEK, magaz. poznańskiego obw. miejsk. L. O. P. P.
KOT FRANCISZEK, nacz. urz. P. i T. — Września.
KRÜGER MICHAŁ, naucz. — Pniewy.
KUPCZAK STANISŁAW, dr-lek. — Międzychód.
ŁUKASZYK WŁADYSŁAW, sołtys — Pomocno.
MACHNIKOWSKI SYLWESTER, prof. gimn. — Leszno.
MAGDZIŃSKI KAZIMIERZ, asystent P. i T.
MAŁECKI EDMUND, p. o. kier. kasy Monop. Solnego.
MANIEWSKI MATEUSZ, aptekarz — Chodzież.
RAJTER WŁADYSŁAW, naucz. — Pakość.
SKOWROŃSKA STANISŁAWA, urz. bankowa — Obiedziska.
SKRZYPCZAK JAN, urz. poczt. — Poznań.
STANISZEWSKA HELENA, prof. gimn. — Gniezno.
SZCZESNOWSKI STEFAN, sekr. gminy — Zerków.
SZCZYGIELSKI WINCENTY, wójt w Zerkowie.
SZPUNAR JULIAN, prof. szk. średn. — Leszno.
TYCZEWSKI KAZIMIERZ, burmistrz w st. sp. — Mogilno.
WILK ERYK, student — Puszczykowo.
WINKLER MAKSYMILIAN, urz. wydz. powiat. — Poznań.
ZYGMAŃSKI KAZIMIERZ, sekr. miejski — Nowy Tomyśl.
ZYTUR GRZEGORZ, naucz. — Kruszwica.

POZNAŃ KOL.

Odznaka złota — I-go stopnia

GORZECKI WŁODZIMIERZ, mgr, nacz. Biura Finans. D. O. K. P.— Poznań.
KAŁUSKI STANISŁAW, mgr, wicedyrektor Kolei Państw. — Poznań.
MAGIERSKI TOMASZ, mgr, kierownik działu P. K. P. — Poznań.

Odznaka srebrna — II-go stopnia

BISTROŃ LUDWIK, kier. działu Biura Finans. D. O. K. P. — Poznań.
MATUSZEWSKI STANISŁAW, inż. nacz. parowozowni gł. — Ostrów Wlkp.
MAY ROMAN, kier. działu w gł. warszt. I kl. — Poznań.
MOSTOWSKI SZCZEPAN, mgr, kier. działu D. O. K. P. — Poznań.
SZYMAŃSKI ZYGMUNT, inż., nacz. Oddz. Drogowego — Gniezno.
WOJCIECHOWSKI JAN, zawiad. st. I kl. Poznań osobowy.

Odznaka brązowa — III-go stopnia

CZARNECKI MIECZYSŁAW, zawiad. stacji I kl. — Leszno.
DOLATA IGNACY, kier. działu warszt., wagonowych — Ostrów.
DOMERACKI LEON, zawiad. odc. drog. I kl. — Skalmierzyce.
GOLKA PAWEŁ, zawiad. stacji I kl. — Września.
JAWOROWSKI ALFRED, urz. kolej. — Poznań.
KARASZKIEWICZ WINCENTY, z-ca nacz. parowozowni gł. — Poznań.
KOSSOWSKI WACŁAW, asesor kolej. — Inowrocław.
KWITKOWSKI JAN ADAM, zawiad. odc. drog. II kl. — Rogoźno.
LANGNER ZBIGNIEW, lek. dentysta — Jarocin.
MIKUŁA WŁADYSŁAW, adiunkt — Poznań.
NIEZGÓDKA WAWRZYNIEC, zawiad. st. II kl. — Skalmierzyce.
NOWAK FRANCISZEK, prac. biurowy — Wronki.
OLEJNICZAK LEONARD, zawiad. stacji II kl. — Krotoszyn.
PARYŚ WOJCIECH, z-ca zawiad. stacji I kl. — Leszno.
PAUL MIECZYSŁAW, prac. kol. — Utrata.
PIECZYŃSKI ROCH, prac. kolej. — Kcynia.
PODGÓRSKI ANTONI, zawiad. odc. drog. P. K. P. — Zbąszyń.
WIŚNIEWSKI WOJCIECH, zawiad. stacji III kl. w Gostyniu.

RADOM KOL.

Odznaka złota — I-go stopnia

KAZANOWSKI BOLESŁAW, zawiad. st. — Kielce.
SZAJER ROBERT, inż., nacz. 2-go Oddz. Drog. w Skarżysku.
TARWID STANISŁAW, inż. dyr. OKP. — Radom.

Odznaka srebrna — II-go stopnia

BRZOZOWSKI JAN, ref. Biura Oddz. w Kowlu.
LEBLE ZYGMUNT, dr, nacz. wydz. sanitarnego D. O. K. P. — Radom.
MANOWID ZYGMUNT, nacz. Biura Wojsk. D. O. K. P. — Radom.
SUŁKOWSKI TEODOR, asesor Oddz. Ruchowo-Handl. w Lublinie.
SZAFRAŃSKI STANISŁAW, ref. Biura Oddz. w Kowlu.
ZABORSKI STANISŁAW, kontroler Ruchu — Kowel.

Odznaka brązowa — III-go stopnia

BANASIEWICZ JAN, instr. ruchu — Dęblin.
DOLATA ANTONI, asesor I-go Oddz. Ruchowo-Handl. w Kielcach.
GAWŁOWSKI TEOFIL, zawiad. Odc. Drog. w Krasnymstawie.
GUDERSKI MICHAŁ, adiunkt Kolei Wąskotor. w Antonówce.
KOZDRÓJ JAN, pomocn. zawiad. sekcji parowozowni — Dęblin.
KWIECIEŃ JAN, kanc. warszt. wagon.; w Radomiu.
MAŁACHOWSKI MIKOŁAJ, inż., kontr. drog. Oddz. Drogowego w Kielcach.
NAFALSKI STEFANź st. asystent parowozowni — Dęblin.
PAWEŁCZAK PIOTR, st. torowy st. Kraśnik.
SADOWSKI ANTONI, kanc. parowozowni w Sarnach.
SIWEK ALEKSANDER, st. asystent I-go Oddz. Drog. w Kielcach.
SZCZEPANIAK IDZI, st. kanc. Kolei Wąskotor. w Rokitnie.
SZCZYGIELSKI STANISŁAW, zawiad. Odc. Drog. w Dorohusku.
ZIELIŃSKI FELIKS, st. kanc. parowozowni w Chełmie.

STANISŁAWÓW

Odznaka złota — I-go stopnia

SETKOWICZ PAWEŁ, inż. górn., dyr. kop. nafty.
SEYDLITZ MIECZYSŁAW, wicewojewoda — Stanisławów.
SPECHT FERDYNAND, inż., em. kier. działu D. O. K. P. — Stanisławów.

Odznaka srebrna — II-go stopnia

BAŁABAN ZYGMUNT, nacz. wydz. Izby Skarbowej.
JAWECKI RADOSŁAW, prof. gimn. — Stanisławów.
JEŻ JULIUSZ, mjr s. s., urz. starostwa w Dolinie.
KURDZIEL ROMAN, inż. elektr. — Kałusz.
LEOCZKO MICHAŁ, sekr. star. powiat. — Kołomyja.
LITYŃSKI EUGENIUSZ, mjr, — Kołomyja.
PETROWICZ ZACHARIASZ, nacz. Kasy Skarbowej — Kosów.

RAZMUS JÓZEF, mgr, wicestarosta w Kosowie.
SITNICKI MAREK, adw., burmistrz m. Jabłonowa.
STEPHANI WITOLD, kom. P. P. — Śniatyń.
ŚLEDZIŃSKI FERDYNAND, naucz. w Potoku.
WOLAŃSKI FILIP, starosta powiatowy w Tłumaczu.

Odznaka srebrna — II-go stopnia

ADAMOWSKI MICHAŁ, z-ca kom. pow. — Śniatyń.
BARANIECKI ANTONI, skarbnik Koła L. O. P. P. — Żurawno.
BEREŹNICKI WŁADYSŁAW, kier. biura techn. — Kałusz.
BĘTKOWSKI BRONISŁAW, naucz. — Stryj.
BIEGER LEON, krawiec — Kołomyja.
DOBRUCKI WŁADYSŁAW, kier. szk. powsz. — Kołomyja.
GONDEK JÓZEF, urz. f. „Tesp" — Kałusz.
GRUBEROWA MARIA, mgr, w Stanisławowie.
HIROWSKI DOMINIK, sekr. magistratu w Tyśmienicach.
HOENDLÓWNA JULIA, naucz. w Nadwórnej.
JANICKI BRONISŁAW, kontr. Elektr. Miejskiej — Stanisławów.
JARZYCKI ANTONI, nacz. poczty — Sołotwina.
JORDAN KAZIMIERZ, naucz. — Horodenka.
KAZIMIRSKI JAN, elektromont. Elektr. Miejskiej — Stanisławów.
KĘDZIERSKI HENRYK, kier. szkoły — Chocim.
KOHN EMANUEL, inż., wicedyr. Elektr. Miejskiej — Stanisławów.
KOMOROWSKI BRONISŁAW, dyr. Elektrowni Miejskiej — Stanisławów.
KOSTYRKA KAZIMIERZ, rachm. wydz. powiat. w Rohatynie.
KOWBUZ ALEKSY, prof. gimn. — Rohatyn.
KOZAK JAN, rachm. dyr. Elektrowni Miejskiej — Stanisławów.
KRASOWSKI JAN MARIAN, urz. Żupy Solnej — Kosów Huculski.
KRAWCZYŃSKI MARIAN, st. ogn. w Stanisławowie.
KUBACKI LEOPOLD, urz. Ubezp. Społ. w Stanisławowie.
KUPLOWSKI GRZEGORZ, elekromont. Elektrowni Miejskiej — Stanisławów.
MARKIEWICZ BOLESŁAW, dyr. Miejskiej K. K. O. — Kołomyja.
NIEMIROWSKI STEFAN, funkc. P. P. — Kałusz.
PIÓREWICZ JÓZEF, wójt gminy — Siemakowce.
PŁOSZCZYCA LUDWIK, sekr. Magistratu — Żurawno.
RACZYŃSKI FELIKS, kier. zakł. uprawy tytoniu M. T. w Zabłotowie.
SCHMALLENBERG JAN FILIP, em. urz. poczt. — Kołomyja.
SZULC LEOPOLD, kier. kop. — Witków.
SZWARC JAN, dr, lek. w Rozdole.
WERHUN WŁADYSŁAW, elektromont. Elektrowni Miejskiej — Stanisławów.
WOLF ROMAN, urz. K. K. O. w Stryju.
ZABŻA ANTONI, monter Elektrowni Miejskiej — Stanisławów.
ZIOMEK MICHAŁ, naucz. — Tyśmienice.

T A R N O P O L

Odznaka złota — I-go stopnia

ADAMSKI KAROL, starosta pow. — Tarnopol.
GRODECKI PIOTR, starosta pow. — Kopyczyńce.
LEWKOWICZ FRANCISZEK, insp. woj. zakł. ubezp. wzaj. — Tarnopol.
LIPA JAROSŁAW, inż., dyr. państw. gimn. mech. — Tarnopol.
MOZDYNIEWICZ MIECZYSŁAW, d-ca Dywizji Piechoty.
PŁACHTA JAN, starosta — Złoczów.

Odznaka srebrna — II-go stopnia

ANTONIAK JÓZEF, insp. samorz. gminnego — Tarnopol.
GARLICKI ZBIGNIEW, mgr, wicestarosta — Czortków.
JACKOWSKI LUDWIK, wicestarosta pow. — Zaleszczyki.
ŁAWROWSKI ROMAN, dr, notariusz — Budzany.
NEGRUSZ KLEMENS, dyr. K. K. O. — Przemyślany.
PAWLIKOWSKI KAZIMIERZ, wicestarosta pow. — Kamionka Strumiłowa.
RUTKOWSKI TADEUSZ, p. o. starosty pow. w Skałacie.
SPITTAL STANISŁAW, dr, lek. med. — Założce.
SUCHORSKI JERZY, starosta pow. — Podhajce.
TERLECKI MIKOŁAJ, nacz. urz. skarbowego — Tarnopol.
WRZEŚNIOWSKI ZYGMUNT AUGUST, wicestarosta — Złoczów.
ZAJĄC STANISŁAW, wicestarosta — Tarnopol.

Odznaka brązowa — III-go stopnia

ANDRUCHÓW JAN, naucz. — Kamionka Str.
BRODAWCZUK WŁODZIMIERZ, burmistrz — Podwołoczyska.
CHABIN BAZYLI, kier. szk. — Ichrowice.
CZERNIECKI EMILIAN — Brzeżany.
DRAPALSKI ERAZM, lek. wet. — Mikulińce.
DYTKOWSKI PIOTR, kier. szk. powsz. — Grzemałów.
ENGEL SZYMON, lek. wet. — Busk.
GALANT ADOLF, nacz. zawod. Str. Poż. — Tarnopol.
GIEDROYĆ GIDEON, burmistrz — Mikuliniec.
GRABOWSKI JÓZEF, naucz. — Buczacz.
GROCHOWSKI WŁADYSŁAW, instr. rej. oplg. — Czortków.
HESSLOWA ANIELA, urz. obw. L. O. P. P. — Złoczów.
HÖNIG MARKUS, prof. gimn. — Buczacz.
KASZEWSKI KAZIMIERZ, instr. rej. oplg — Złoczów.
KOKOTOWICZ EDWARD, prof. gimn. państw. — Trembowla.
KRAM LEOPOLD MARIAN, sekr. gminy — Szczurowice.
LEWICKI WŁADYSŁAW, zarz. dóbr Kołodziejówka.
LORENC KAZIMIERZ, kier. szk. powsz. — Skałat.
LOTHRINGER LEIZER, kupiec — Kamionka Strumiłowa.
MONKIEWICZ ALFRED, kpt. s. s., kier. opieki społ. zarz. m. — Tarnopol.
ROMANKIEWICZ JULIAN, kier. szk. — Słone.
SAMBORSKI EDWARD, nacz. st. P. K. P. — Jezierna.
SPIEGEL NATANIEL, sekr. — Borszczów.
STAŃKOWSKI STANISŁAW, urz. K. K. O. — Skałat.
STEIMACH JÓZEF, kier. szk. powsz. — Borszczów.
SYWOCHOP STANISŁAW, ref. podatk. wydz. pow. — Buczacz.
SZACH JÓZEF, dyr. szk. powsz. — Łopatyn.
SZCZEPANKIEWICZÓWNA ANIELA, sekr. Zw. Inwal. Wojen. — Radziechów.
SZULTIS STANISŁAW, adm. dóbr, wójt gminy — Żelechów Wielki.
TARADAJ KAZIMIERZ, sekr. starostwa — Borszczów.
WIENER ALFRED, dr, lek. — Kozłów.
WOJCIECHOWSKI WŁODZIMIERZ, kpt. s. s., wójt zarz. gminy — Lipków N.
ZIELIŃSKI WŁODZIMIERZ, pomocn. sekr. gminy — Dobrotwór.

T O R U Ń

Odznaka złota — I-go stopnia

ATEŃSKI JERZY, inż., z-ca nacz. Służby mech. P. K. P. — Toruń.
BIAŁY BRONISŁAW, star. pow. — Tczew.
BORYSŁAWSKI LUCJAN, dyr. Oddz. Państw. Banku Rolnego — Gdynia.
CWINAROWICZ JAN, starosta pow. — Świecie n. W.
JUSZCZACKI STEFAN, inż., urzędnik P. K. P.
KONASIŃSKI JAN, z-ca nacz. Biura Finans. — Toruń.
SOKOŁOWSKI EUGENIUSZ, kier. Samodz. Oddz. Wojsk. Dyr. Okr. P. i T. Bydgoszcz.
SZYDŁOWSKI STANISŁAW, insp. pomorskiej Izby Rolniczej.
THOMMÉE WIKTOR, gen. bryg. — Łódź.

Odznaka srebrna — II-go stopnia

ANDRUSZKIEWICZ WITOLD, płk. — Grudziądz.
BIAŁAS OREST, kpt., ofic. placu — Chełmno.
BORKOWSKI JAN, urz. P. K. P., nacz. warszt. gł. kl. III — Tczew.
CHOYNOWSKI ANTONI, mjr s. s., instr. rej. oplg — Grudziądz.
DOMAŃSKI JULIAN, urzędnik P. K. P.
FILAR PAWEŁ, kpt., — Toruń.
GRABOWSKI FELIKS, sekr. wydz. powiat. — Tuchola.
KORZEWNIKJANC LEON, ofic. Korpusu Techn. Zw. Straż. Poż. — Gdynia.
MAĆKOWSKA JADWIGA — Brodnica.
NARUNIEC-GOJŻEWSKI WITOLD, urz. P. K. P., kier. działu — Toruń.
NAWALKOWSKI JAN, mgr, kier. oddz. Dyr. Okr. P. i T. — Bydgoszcz.
OSMÓLSKI LEON, urz. P. K. P. — Toruń.
PASZKIEWICZ EDWARD, ref. — Grudziądz.
PRABUCKI PAWEŁ, ks. dziekan, proboszcz parafii Gostkowo.
SCHUMAN HENRYK ANTONI, ks. prob. dziekan rzym. kat. — Grudziądz.
SKALSKI STANISŁAW, dr, kier. Wydz. Sanit. w D. O. K. — Bydgoszcz.
SZÜTZ LEOPOLD, nauczyciel, kier. szk. powsz. — Sierakowice.
TRNKA STANISŁAW, urz. P. K. P., naucz. parowozowni gł. — Chojnice.

Odznaka brązowa — III-go stopnia

BANASZEWSKI WACŁAW, wójt gminy — Kurzętnik.
BĄKOWSKI MARIAN, urz. sądowy — Chojnice.

BIELIŃSKI JAN, dziennikarz — Kartuzy.
BONOWICZ TADEUSZ, naucz. — Jabłonowo Pomorskie.
BRZOZOWSKI LEON, kolejarz-emeryt. — Wielki Mędromierz.
CIECHANOWSKI JAN, urz. P. K. P. — Gdynia.
DOBSKI LUDWIK, urz. Cukrowni „Unisław“.
ERDMANN ALOJZY, instr. oplg — Kartuzy.
FENGLER ANTONI, aptekarz — Jabłonowo Pomorskie.
FRĄCKIEWICZ KAZIMIERZ, urz. Zarz. Miejsk. — Grudziądz.
GACKOWSKI KONRAD, mgr, nacz. Obw. Urz. Pocztowego — Grudziądz.
GŁADKOWSKA MARIA — Pelplin.
GŁĄBIŃSKI HENRYK, urz. P. K. P. — Babajak.
OKONEK JAN, dyr. Banku — Kartuzy.
GRAJ ANDRZEJ, urz. P. K. P. — Bydgoszcz.
GUSTOWSKI ANTONI, por. s. s. — Brodnica.
HERING FRANCISZEK, urz., nacz. Wydz. Powiatowego — Nowa Tuchola.
HOFFMAN STEFAN, masz. kolej. — Grudziądz.
JANUSZEWSKI BRONISŁAW, urz. powiat. K. K. O. — Chojnice.
JAŚNIAK FRANCISZEK, urz. P. K. P. — Gdynia.
JELIŃSKI BRUNON, Zarz. Miejski — Kartuzy.
KAMIŃSKI JAN, insp. gminy Wydz. Powiat. — Wąbrzeźno.
KĘPIŃSKI MAKSYMILIAN, urz. P. K. P. — Bydgoszcz.
KOŁODZIEJSKI JAN, podoficer — Toruń.
KOMASSOWA ROZALIA, — Nowe Miasto.
KOWALSKI ALEKSANDER, kasjer — Urząd Morski Gdynia.
KUSZEWSKA STANISŁAWA — Działdowo.
KUZIMSKI ROBERT, wójt gminy — Łąkorz.
MASZK FRANCISZEK, pracown. kolej. — Sierakowice.
MATHEUS ANTONI, instr. mod. lotn. — Gdynia.
MIELEWSKI JAKUB, urz. P. K. P. — Gdańsk.
NOWAKOWSKI TADEUSZ, asesor kolej. — Grudziądz.
NOWODWORSKI ZBIGNIEW PRZEMYSŁAW, instr. oplg — Toruń.
ORLIKOWSKI BRONISŁAW, urz. P. K. P. — Tczew.
PŁUSZKIEWICZ BRUNON, urz. P. K. P. — Sobotty.
POCZWARDOWSKI JULIAN, kpt. s. s. — Grudziądz.
PORADA WŁADYSŁAW, urz. P. K. P. — Grudziądz.
PRZYBYSZEWSKI ZYGMUNT, urz. P. K. P. — Karśnice.
PUTYNKOWSKI KONRAD, naucz. — Skarszewy.
REBAJN STANISŁAW, urz. P. K. P. — Toruń.
ROZWADOWSKI CZESŁAW, kasjer Zarz. Miejskiego — Toruń.
RUMIŃSKI ROMAN, urz. P. K. P. — Podgórz.
SAMBORSKI STANISŁAW, urz. P. K. P. — Poddębce.
SLAGOWSKI FRANCISZEK, urz. P. K. P. — Bydgoszcz.
SOKOLNICKI JERZY, mgr, prof. państw. gimn. — Starogard.
SZATKOWSKI JAN, urz. Zarz. Miejskiego — Toruń.
SZYMAŃSKI MAKSYMILIAN, urz. samorz. — Chełmża.
TOMCZYŃSKI JÓZEF, burmistrz — Łasin.
WASILEWSKI JÓZEF, naucz. — Wąbrzeźno.
WERDER LUDWIK, naucz. — Świecie n. W.
WIŚNIEWSKI JULIAN, urzędnik, sekr. zarz. Miejsk. — Chełmża.
ZIĘTARSKI JÓZEF, urz. P. P. — Chojnice.
ŻALIK LUDWIK, insp. samorz. gminy — Starogard.
ŻYNDA WŁADYSŁAW, budowniczy miejski — Wąbrzeźno.

WARSZAWA WOJ.

Odznaka złota — I-go stopnia

FRENKIEL STANISŁAW, kier. Oddz. Warsz. Urzędu Wojewódz.
KNIAŻYKOWSKI EUGENIUSZ, inż., dyr. Zakł. Przem. „Boryszew“.
NOWICKI TEODOR, dyr. K. K. O. Powiatu Włocławskiego.
TRZECIAK JAN, wicestarosta powiatu Ciechanów.
VITEK MARIAN, kier. oddz. Warszawskiego Urz. Wojewódzkiego.
ZABORSKI ZIEMOMYSŁ, inż., dyr. techn. Fabr. Ołówków Majewski.

Odznaka srebrna — II-go stopnia

BRONOWICZ STANISŁAW, zast. dyr. K. K. O. — Maków Mazowiecki.
DĘBOWSKI EDMUND, burmistrz m. Żychlina.
DYMARSKI STEFAN, inż., przedst. budowlany — Zielonka.
GALLUS JAN, dr, ordynator Państw. Szpitala — Tworki.
JABŁONOWSKI IGNACY, insp. str. pożarnej.
KAZIMIRSKI EDMUND, dyr. K. K. O. pow. Błońskiego.
KILAŃSKA HELENA, przew. Rodziny Wojskowej.
KOPYCKI KALIKST, nacz. urz. Skarbowego.
KOZIŃSKI JÓZEF, kpt. — Włocławek.
ŁOPATKIEWICZ MARIAN, kpt. — Legionowo.
RZEPKIEWICZ WACŁAW, inż., kier. pow. zarz. drog. — Lipno.
WILK IGNACY, kier. oddz. Banku Gosp. Kraj. — Włocławek.

Odznaka brązowa — III-go stopnia

BUNIKIEWICZ KAZIMIERZ, inż., em. leśnik — Sierpc.
FIJOŁEK MIKOŁAJ BOHDAN, sekr. gminy — Osada Siennica.
GOLAŃSKI MARIAN, sekr. gminy — Kutno.
GORZKOWSKI WACŁAW, dr, lekarz — Nowe Miasto.
GRONCZEWSKI STANISŁAW, urz. Zarz. Miejsk. — Żyrardów.
JANKOWSKI ZDZISŁAW, cieśla — Cechówka.
JAROSZEWSKI STANISŁAW, wicedyr. Cukrowni „Borowiczki“.
JASZCZAK HENRYK, z-ca sekr. gminy — Szczepkowo.
JURCZAK STANISŁAW FLORIAN, kier. działu fabr. St. Majewski.
KACZKOWSKI EDMUND, rejent — Nieszawa.
KASPAREK JÓZEF EUGENIUSZ, ref. oplg Zarz. Miejskiego — Kutno.
KONA EUGENIUSZ, sekr. gminy — Błonie.
KORZENIOWSKI JAN, insp. samorz. gminnego — Rawa Mazowiecka.
KOŚCIELECKI BENIAMIN, naucz. — Ciechocinek.
KOWAL-KOWALOW BRONISŁAW, kanc. Biur. Powiat. Zarz. Drog. — Gostynin.
KROŚNICKI STEFAN, kier. Urz. Poczt. — Warka.
KRZECHOWSKI TADEUSZ, techn. powiat. zarz. drog. — Płock.
LEMAŃSKI CZESŁAW, nacz. urz. Poczt. Telekom. — Lubraniec.
LEŚNIEWSKI KAZIMIERZ, naucz. — Chynów.
MALANOWSKI EDWARD, wójt gminy — Lisewo.
MAŁKIEWICZ JÓZEF, sekr. gminy — Radomice.
MAŁKOWSKI STANISŁAW, ref. wojsk. star. powiat. — Kutno.
MATEJUK MIKOŁAJ, insp. samorz. gminnego — Maków Mazow.
MIESZKOWSKI JAN, naucz. — Sierpc.
MROZOWICZ JULIAN, kasjer — Gostynin.
NOSSARZEWSKI JAN, lek. wet. — Grodzisk Mazowiecki.
ORLEAŃSKI WŁODZIMIERZ, inż., kier. wydz. oplg zarz. miejsk. m. Warszawy.
PADOSZ TADEUSZ, sekr. gminy — Sielec.
PAPROCKI TOMASZ ALEKSANDER, ref. wojsk. mob. i opl. Star. — Pułtusk.
POGORZELSKI MICHAŁ, instr. straży pożarnej.
SAWICKI ANASTAZY, burmistrz — Nasielsk.
SIKORSKI CZESŁAW, ref. adm. starostwa — Pułtusk.
WATKOWSKI JAN, oglądacz mięsa gminy Sochocin.
WIŚNIEWSKI STEFAN, kier. działu fabr. St. Majewski.
ZAREMBA JAN, ks. kanonik, proboszcz parafii Maków Mazow.
ZGLIŃSKI HENRYK, kier. szk. powsz. — Gąsocin.

WARSZAWA KOL.

Odznaka złota — I-go stopnia

PORADOWSKI JÓZEF, pomocnik Zawiadowcy sekcji warszt. — Pruszków.
TWARODWSKI JAN, z-ca nacz. parowozowni Warszawa-Praga.

Odznaka srebrna — II-go stopnia

BŁOŃSKI BRONISŁAW, st. asesor Biura Finansowego D. O. K. — Warszawa.
GOĆKOWSKI JÓZEF, kier. warsztatów Warszawa-Praga.
HAMPEL KAROL, zawiad. sekcji warszt. I kl — Pruszków.
HANKIEWICZ JÓZEF, dyspozytor parowozowni — Częstochowa.
PONCYLJUSZ JAN, emeryt P. K. P. — Warszawa.
WIECHOWSKI CELESTYN, z-ca nacz. parowozowni Warszawa Główna Osobowa.

Odznaka brązowa — III-go stopnia

BEDNARKIEWICZ LEONARD, konduktor st. Warszawa-Praga.
ERENTZ WACŁAW, adiunkt st. Warszawa Główna Towarowa.
JANASZKIEWICZ WŁADYSŁAW, asystent P. K. P. — Legionowo.
KAPS WŁADYSŁAW, asesor Oddz. Drogowego — Kutno.
KOWALEWSKI JAN, pracownik P. K. P. — Krośniewice.
LECAYET WŁADYSŁAW, zawiad. st. Piotrków.
WALIŃSKI JAN, st. asesor Biura Pers. D. O. K. P. — Warszawa.
WĄTORSKI BONIFACY, konduktor st. Warszawa-Praga.

WARSZAWA STOŁ.

Odznaka złota — I-go stopnia

BASIŃSKI STEFAN STANISŁAW, komisarz P. P.
BEŁŻECKI TADEUSZ, adw. — Warszawa.
GRABOWSKI ALEKSANDER, inż., wiceprezes Kom. Rew. Monop. Państw.

KIEL-KIERSKI BOLESŁAW, z-ca gł. skarbn. Banku Handl. — Warszawa.
KULSKI JULIAN, wiceprez. Zarządu Miejskiego m. st. Warszawy.
SOBOTTA WŁADYSŁAW, urzędnik państw. — Warszawa.

Odznaka srebrna — II-go stopnia

CZAPSKI JULIAN, buchalter — Warszawa.
JEŻYCKI STEFAN ANDRZEJ, kier. Archiwum Dawn. Ksiąg Ludności.
KRUKOWSKI WŁADYSŁAW, kier. działu w Wydz. Ewid. Ludności.
LIPCZYŃSKI SŁAWOMIR, urzędnik — Warszawa.
LUBCZYŃSKA HELENA, urzędniczka — Warszawa.
MORAWSKI EDMUND, urzędnik — Warszawa.
NOWAKOWSKI JERZY, urzędnik Banku Polskiego.
RADZIEJEWSKI MARIAN, urzędnik — Warszawa.
ROŻAŁOWSKA MARIA, kier. sekcji Spraw Pers. Ubezp. Społecz.
TOMASZEWSKI STEFAN, urzędnik — Warszawa.
WŁOSKIEWICZ WŁADYSŁAW EMIL, ref. w Dep. Akcyz i Monopoli.
ZAREMBA PIOTR MARIAN, kier. Sekcji Wydz. Polsk. Inst. Rozrach.

Odznaka brązowa — III-go stopnia

BETLEY-HARTWIGOWA ZOFIA, urzędniczka.
BIEHLER MATYLDA, dr med. — Warszawa.
BOROWSKI JULIUSZ, konstr. mech.
CHACHULSKI KAZIMIERZ, kontroler dewizowy.
CYPRYSIAK JAN, majster w Warszt. Tramw. i Autobusów.
DEPCIK FELIKS, st. przod. P. P.
DRZEWIECKI TEODOR LUCJAN, brązownik.
FERENIEC ANTONI, urzędnik.
GASIŃSKI STEFAN, złotnik.
GOŁASZEWSKA ANTONINA, urzędniczka Zarz. Miejskiego m. st. Warszawy.
GOŁĘBIOWSKI KAROL, urzędnik Państw. Zarz. Wodnego.
GRABOWSKI FRYDERYK, kasjer Urz. Śled. m. st. Warszawy.
GRYKIEL JAKUB, kier. rach. fabr. „Franaszek".
HAHNOWA STEFANIA, urzędniczka.
HELLICH ZYGMUNT, ślusarz.
HENNIG ADOLF, stolarz.
JASIŃSKA EUGENIA, urzędniczka.
KACZORKIEWICZÓWNA JANINA, sekr. z-cy szefa Kanc. Cyw. Pana Prez. R. P.
MARKIEWICZ ZYGMUNT, urzędnik.
MIROCH ALEKSANDER, st. przod. P. P.
NOWICKI ZBIGNIEW KONSTANTY, urzędn. P. P. — Warszawa.
NOWOCHACKA ALEKSANDRA, urzędniczka.
PINIŃSKA JADWIGA, urzędniczka.
RAWA STANISŁAW, urz. Zarządu Miejskiego m. st. Warszawy.
RUDOWA ZOFIA, urzędniczka.
STEFAŃSKI STANISŁAW, buchalter.
SZYMAŃSKI KAZIMIERZ, zarz. magaz. w Gł. Składnicy Sanitar.
ŚLIWIŃSKI WALERIAN, kier. bryg. Urz. Śled. m. st. Warszawy.
UDOWICZ JAN, techn. majster w Dyr. Tramwajów.
WICHETÓWNA WIKTORIA, urzędniczka.
WIERZEJSKA JANINA, kasjerka Komendy P. P. m. st. Warszawy.
WIŚNIEWSKI JAN, szlifierz.
WITMAN EMIL, nadzorca.
ZUBILEWICZ ANATOL ANTONI, urz. Biura Gł. Fund. Pracy.
ZWOLIŃSKI WIKTOR, st. sierż.
ŻUKOWSKA JÓZEFA, urzędniczka.

WILNO WOJ.

Odznaka złota — I-go stopnia

ILCZUK STANISŁAW, wicestarosta pow. — Mołodeczno.
JANOWICZ LUDWIK, inż., kier. warszt. w Państw. Szk. Tech. — Wilno.
POLKOWSKI EUGENIUSZ, wicestarosta pow. — Święciany.
SZEMIOTH EDWARD, dyr. Wileńskiej Dyr. Lasów Państw. — Wilno.
WITKOWSKI WITOLD, dyr. gimn. — Postawy.

Odznaka srebrna — II-go stopnia

BALCEWICZ ANTONI, wójt — Niemenczyn.
BENROT FRANCISZEK, kpt. — Łużki.
DYKSA MICHAŁ, urzędnik — Rudziszki.
GAJEWSKI JÓZEF, urzędnik — Święciany.
KOROWAJCZYK LEONARD, instr. obw. oplg — Wilno.
ŁAGANOWSKI ALEKSANDER, instr. rej. oplg — Wilejka.
MOSKWA FRANCISZEK, nadleśniczy os. Bernardyny.
NOWINA-PRZYBYLSKI WIKTOR, urzędnik — Wilno.
PODZIUNAS WIKTOR, urzędnik — Wilno.
SIKORSKI ANTONI, nadleśniczy — Rudniki k. Jaszun.
SMOŁKOWSKI ANDRZEJ, urzędnik — Brasław
WALDEK LUDWIK, instr. obw. oplg — Wilno.

Odznaka brązowa — III-go stopnia

ALEKSANDROWICZ WŁADYSŁAW, biuralista — Dziewieniszki.
AUKSZTULEWICZ JÓZEF, podreferendarz Dyr. Lasów Państw. — Wilno.
BERESZKO EDWARD, st. poster. P. P. — Budsław.
BIAŁOŻYT TOMASZ, przod. P. P. — Landwarów.
BILSZA ANTONI, urzędnik — Święciany.
BORKOWSKI ANTONI, nauczyciel — Landwarów.
BUKŁAD STANISŁAW, urzędnik — Wilejka.
CYUNCZYK-CYWIŃSKI KAROL, wiceprezes Kasy Stefczyka — Święciany.
DRUET BOGDAN, st. post. P. P. — Wilno.
GRABAN BRONISŁAW, przod. P. P. — Głębokie.
KANAFOYSKI WITOLD, nauczyciel — Wilno.
KOCHANOWSKI WACŁAW, urzędnik — Wilno.
KOZŁOWSKI KAROL, wójt gm. Podbrodzkiej.
KRASKIEWICZ HENRYK, urzędnik — Gródek k. Mołodeczna.
KUCZYŃSKI STANISŁAW, urzędnik — Głębokie.
KUŹMO JAN, urzędnik — Wilno.
ŁOSIŃSKI JÓZEF, urzędnik — Turmont.
ŁUSIAK STANISŁAW, kmdt post. P. P. — Niemenczyn.
MAJEWSKI WŁODZIMIERZ, sekretarz gm. — Zalesie.
OSZCZĘDŁOWSKI MICHAŁ, urzędnik — Brasław.
PORADOWSKI EUGENIUSZ, nauczyciel — Dzisna.
ROŻNOWSKI KAJETAN, wójt — Kucewicze.
RUTKIEWICZ EUGENIUSZ, urzędnik L. O. P. P. — Wilno.
SERAFINOWICZ ADOLF, nadzorca drogowy — Duniłowicze.
SIWICKI ANTONI, urzędnik — Szarkowszczyzna.
SKORY WŁADYSŁAW, urzędnik — Mołodeczno.
SZCZUCIŃSKI JAN, kmdt post. P. P. — Jaszuny.
URBANOWICZ ALFONS, nauczyciel — Przebrodzie.
USZKIEWICZ MIECZYSŁAW, leśniczy — Rudniki k. Jaszun.
WOJNICKI WŁADYSŁAW, przod. P. P. — Wilno.
WOLSKI PAWEŁ, leśniczy os. Bernardyny.
WOŁCZARSKI ROBERT, nadleśniczy — Landwarów.
WRONA JAKUB, urzędnik — Leonpol.
ZACHARONEK SZYMON, urzędnik L. O. P. P. — Wilno.
ŻOŁĄDKIEWICZ MICHAŁ, sekretarz gm. — Budsław.
ŻUK JÓZEF, buchalter — Postawy.

WILNO KOL.

Odznaka złota — I-go stopnia

KREPSKI ANTONI, inż., nacz. Oddz. Drog. P. K. P. — Wilno.
KURKIEWICZ ADAM, inż., nacz. Oddz. Ruchu Handl. P. K. P. — Wilno.
OSUCHOWSKI BOGUSŁAW, kierownik działu P. K. P. — Wilno.

Odznaka srebrna — II-go stopnia

GROTTE HENRYK, asesor P. K. P. — Wilno.
LENKOWSKA WANDA JADWIGA, II-ga wiceprzew. b. Zarz. Kół Kobiecych L. O. P. P.
PRZERWA JAN, zawiad. st. Juraciszki.
RAKUSA-SUSZCZEWSKA HALINA, wiceprzew. b. Zarz. Kół Kobiecych L. O. P. P.
WONIKOWSKI BOLESŁAW, telegraf. st kol. Stołpce.
ŻEBRYK BOLESŁAW, st. asesor P. K. P. — Wilno.

Odznaka brązowa — III-go stopnia

ANCUTA BOLESŁAW, zawiad. odc. drog. st. Rudziszki.
BUCHOLC MIECZYSŁAW, zawiad. rej. budynków st. Wilno-osob.
BUTKIEWICZÓWNA ANNA, kancelistka-maszynistka — Landwarów.
CZERWIŃSKI KAZIMIERZ JAN, asystent służby ruchu — Wilno.
GŁĄBIK STANISŁAW, zawiad. odc. drog. st. Iwacewicze.
JANION MAMERT, zawiad. odc. drog. st. Porzecze.
MARYNOWSKI LEONARD, zawiadowca stacji.
PYTKO MIECZYSŁAW, zawiad. odc. drog. w Marcinkańcach.
ROZBICKI STEFAN, zawiad. odc. drog. st. Stołpce.
SOROKOWA STANISŁAWA, przewodn. Koła Kobiecego.
WRÓBLEWSKI EDWARD, kontroler drogowy st. Królewszczyzna.

mała encyklopedia lotnicza

RICHTHOFEN (FREIHERR) V. MANFRED

największy as lotn. niem. z cza-



sów wojny światowej, bohater narodowy. Ur. 2 V 1892, ukończył korpus kadetów i wstąpił w 1911 do 1. pułku ułanów, z którym wyszedł 1914 na wojnę. V 1915 przeszedł do lotnictwa jako obserwator. Pilot od XII 1915. Po 16 (koniec 1916) zwycięstwach pow. nagrodzony orderem „Pour le Mérite" i wyznaczony na dowódcę eskadry (Nr 11). Po odniesieniu 81 zwycięstw pow. 21 IV 1918 został zestrzelony w walce pow. nad Sommą przez pilota ang. Ostatnio, jako kapitan, dowodził grupą myśliwską, złożoną z 5 eskadr. Richthofen i cała esk. 11 — latali na samol. pomalowanych na czerwono.

RIGNOT, KPT.

lotnik fr., który towarzyszył *Costesowi* przy zdobyciu rekordu światowego odległości w linii prostej: *Le Bourget*— Jask, 28-29 X 1926, 5.396 km.

RISCTICS



pil. niem., który wraz z *Edzardem* 3—5 VIII 1927 ustalił światowy rekord odległości lotu w obwodzie zamkniętym (4.660,628 km). Posiada szereg rekordów międzynarodowych.

RIVISTA AERONAUTICA



wł. miesięcznik lotnictwa wojsk., organ min. aeronautyki. Viale dell'Universita, Roma.

RIVISTA DE AERONAUTICA

hiszpański miesięcznik lotniczy, organ kierownictwa lotnictwa hiszp. Apartado 1047, Madrid.

RO

z dodaniem numeru pierwowzoru używa się w lotn. włoskim do oznaczania samolotów zakładów *Meridionali (Breda)*.

ROCHE (DE LA)

Fr., jedna z pierwszych kobiet-lotniczek; dyplom pilota otrzymała w 1909, brała udział w wielu konkursach lotn., zginęła w katastrofie lotn. w Crotoy we Fr. 18 VII 1919.

RODD H. C.

ob. — *Cornnell B. J.*

ROE ALLIOTT

jeden z pionierów lotn. angielskiego, buduje samol. od 1909,



m. in. trójpłat Roe. W 1913 tworzy jedną z największych w Anglii wytwórnię samolot. *A. V. Roe and Co. Ltd.*, budująca samol. *Avro*. Od 1935 wytwórnia ta wchodzi w skład ugrupowania zakładów *Siddeley*.

ROGALSKI STANISŁAW, INŻ.



ur. 25 V 1904 w Ołomuńcu. W 1922 ukończył gimnazjum państwowe im. Adama Mickiewicza w Warszawie i wstąpił na Politechnikę Warszawską. W 1924 kończy Szkołę Pilotów (wojskowych) w Bydgoszczy. Od 1924, jako student i członek Sekcji Lotniczej Koła Mechaników Studentów Politechniki Warszawskiej, zajmuje się konstrukcją płatowców. W 1926, razem z ówczesnym studentem ś. p. inż. *Wigurą*, buduje samolot turystyczny RW-1. W 1927, razem z ówczesnymi studentami Politechniki Warszawskiej inż. *J. Drzewieckim* i ś. p. inż. *Wigurą*, rozpoczyna budowę samolotów RWD: RWD-1, RWD-2, RWD-3, RWD-4, RWD-5 (znany z przelotu mjra S. *Skarżyńskiego* przez Atlantyk Płd. w 1933), RWD-6 (zdobył 1. miejsce w Challenge'u 1932), RWD-7, RWD-8, RWD-9 (zdobył 1. i 2. miejsca w Challenge'u 1934), RWD-10, RWD-11, RWD-12 RWD-13 do 17. Od 1929, po uzyskaniu dyplomu inż. mech., jako asystent wykłada na Politechnice Warszawskiej, w latach 1930—33 jest wykładowcą na Politechnice Lwowskiej. Jako członek Aeroklubu Warszawskiego i Komisji Sportowej Aeroklubu R. P., bierze czynny udział w organizacji sportu lotniczego. W 1933 razem z inż. *J. Wędrychowskim* i inż. *J. Drzewieckim* tworzy spółkę z ogr. odp. p. n. *Doświadczalne Warsztaty Lotnicze*, produkujące samol. typu RWD. Za zasługi na polu lotnictwa odznaczony złotym Krzyżem Zasługi i odznaką L. O. P. P.

ROGOJARSKY

Prva Srpska Fabrika Aeroplana Zivoin Rogojarsky, wytwórnia samol. wojsk. i szkolnych w Bia-



łogrodzie (Jugosławia). Buduje również z licencji polskie R. W. D. - 8.

ROHRBACH ADOLF

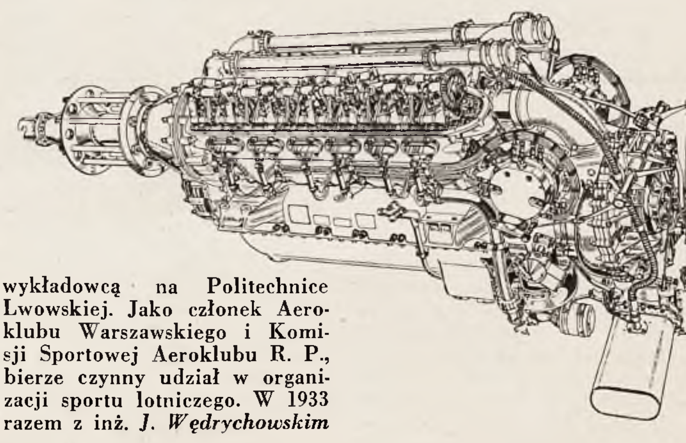
dr. inż., konstruktor wielosilnikowych samol. lądowych i wodnosamol., noszących jego nazwisko. Do bardziej znanych konstrukcyj R. należy 3-silnikowy „Roland" (3 silniki B. M. W. Va po 360 MK), komunikacyjny, 10-osobowy lądowy oraz wodnosamoloty: „Romar" (3 silniki B. M. W. po 500/720



MK) i „Rostra" (2 silniki Gnôme-Rhône Jupiter po 525 MK).

ROLLS-ROYCE

wytwórnia silników lotn. przy znanej ang. fabryce samochodów R. R. w Derby. Do b. używa-



nych należą: „Kestrel“ (szereg typów o mocy od 560 do 700 MK) i „Buzzard“ — 800 MK.

„ROMA“

sterowiec włoski (półsztywny), zbudowany w 1920 przez Stabilimento di Costruzioni Aeronau-



tiche. Pojemność 34.000 m³, długość 125 m, średnica 24 m, 3 grupy po 2 silniki Ansaldo L. E. 28 o ogólnej mocy ok. 2.000 MK. Przeznaczony do lotów transatlantyckich, został zakupiony przez St. Zjedn. A. P., gdzie uległ katastrofie.

ROMANET (DE)

por. pilot fr., as z czasów wojny światowej (18 zwycięstw pow.), posiadacz szeregu rekordów szybkości na bazie, m. in. w r. 1920: 9 X — 292,682 km na godz. i 4 XI — 309,012 km na godz., oba w Buc. 23 IX 1921 zginął w katastrofie lotn. przy próbie pobicia rekordu szybkości na bazie.

ROMANO

Romano-Chantiers Aeronavals — franc. wytwórnia płatowców,



głównie wodnosamol. w Cannes (A. M.), istniejąca od 1924.

ROMEO

wł. wytwórnia płatowców w Neapolu, która powstała w 1923 i na początku budowała z licencji samol. Fokkera (C V, jako Ro. 10 i F VII 3 m — Ro. 30). Obecnie produkuje głównie samol. i wodnosamol. myśliwskie i rozpoznawcze wł. konstrukcji.

ROMEYKO MARIAN

ppłk. dypl. pilot, pisarz wojsk., ur. 13 II 1897 w Olszanie, gub. kij., Ukr. Ukończył 1915 szk. handl. w Zwinogródce, Ukr. Od tego r. w wojsku ros. — ukończył wojsk. szk. inż. w st. chor. 1916, po czym pełnił służbę of. w twierdzy Sweaborg, od XII 1916 w 7. syb. p. inż. na froncie pod Rygą. Mian. ppor. VII 1916. Po rewolucji ros. służy w I Korp. Wsch. W W. P. od XI 1918, przeniesiony ze szkoły lotn. do 4. esk. lotn., jako por. obs., bierze udział w wyprawie wileńskiej IV 1919, następnie, po ukończeniu fr. szk. pil., odbywa wyprawę kijowską, kontrofensywę z nad Wieprza i bitwę nad Niemnem jako pil. 3. esk. lotn. Z końcem wojny mian. kpt. Po ukończeniu W. S. Woj. 1921—1923 zajmuje kolejno stan.: w Oddz. II Szt. Gen., w szt. O. K. Nr III — jako szef Oddz. I, w Biurze Śc. Rady Woj., w 3. p. lotn. — jako d-ca dyonu, w Oddz. III Szt. Gen., w W. S. Woj. — jako wykład., następnie ponownie w szt. wyższych d-tw oraz w W. S.



Woj. i W. S. Lotn. Awansowany na mjr XII 1924, ppłk. 1936. Odznaczony VM5, KW., KZ.zł, MW., M10-l., SHS.BO.5, Rum. CR.4, Cz. Słow. BL.5, Łot. Medal. za W., MI., Pol. Odzn. Pil. Jest autorem licznych prac, ogłoszonych w fach. czasopismach wojsk.-lotn. Oddzielnie wydał m. in. Wojna lotniczo-gazowa a koleje, Wskazówki dla pełnienia służby obs.-meld., Taktyka lotnictwa, Zbiór przykładów taktycznych dla lotnictwa (wspólnie z mjr. *Piaseckim Marianem)*, Zarys dziejów lotnictwa polskiego. Red. licznych dzieł lotn., m. in.: Polska lotnicza. Przełożył z fr.: ppłk. Vauthier — Niebezpieczeństwo lotnicze i przyszłość kraju, z ang.: gen. Ashmore — Obrona przeciwlotnicza, z niem.: gen. von Hoeppner — Wojna Niemiec w powietrzu. Wieloletni redaktor *Przeglądu Lotniczego*. Bierze czynny udział w pracach L. O. P. P

ROOSVELT FIELD

lotnisko w St. Zjedn. A. P. w pobliżu Nowego Jorku, z którego wielokrotnie startowano do przelotu ponad oceanem Atlantyckim.

ROSA

skroplenie się pary wodnej z powietrza na ziemię przy temperaturze powyżej 0°.

ROSSI



znany lotnik fr., posiada szereg rekordów światowych: odległości w linii prostej 5—7 1933 z Nowego Jorku do Rayack (z *Codosem*) — 9.105 km; odległości w obwodzie zamkniętym (z *Bossoutrotem*): 26—28 II 1931 — 8.822 km 325 m i 23—26 III 1932 — 10.601 km 480 m (oba w Oranie).

ROYAL AERONAUTICAL SOCIETY (THE)

stowarzyszenie inż. lotn. W. Brytanii, istnieje od 1866 (London, W 1, 7 Albemarle Street). Ma 12 oddziałów w metropolii i dominiach.

ROYAL AIR FORCE CLUB (THE)

stowarzyszenie oficerów lotnictwa lądowego i morskiego W. Brytanii, istnieje od 1918. London, W 1, 125 Piccadilly.

ROYAL AIR FORCE QUARTERLY (THE)

kwartalnik, organ ang. sił powietrznych. 2, Amen Corner, London, E. C. 4.

ROZBIEG

odległość przebyta przez startujący samol. (przy pełnej mocy silnika) do chwili oderwania się od ziemi.

ROZDZIELACZ ISKROWNIKA

część iskrownika, rozdzielająca prąd wysokiego napięcia wtórnego uzwojenia *twornika* do *świec* poszczególnych *cylindrów*. Oś rozdzielacza połączona jest kołem zębatym z wałkiem twornika.

ROZPĘD SAMOLOTU

zwiększenie szybkości lotu do wykonania tej lub innej ewolucji *(akrobacji)*, osiągane przez zwiększenie obrotów silnika lub (ponad maksymalną szybkość poziomą) przez lot opadający.

ROZPIĘTOŚĆ SKRZYDEŁ

samol. (szybowca) — największa odległość między zewnętrznymi końcami skrzydeł; u dwu- i wielopłatowców — między końcami najdłuższych skrzydeł.

ROZPOZNANIE

działanie bojowe lotn., polegające na obserwacji wzrokowej lub fotografowaniu różnych objawów życia wojska nieprzyjaciela oraz badaniu obiektów, przeznaczonych do zniszczenia z powietrza i skutków napadów pow. Zależnie od przedmiotu r. (objawy życia npla strategiczne, operacyjne, taktyczne) dzieli się na dalekie, wykonywane w zasadzie przez pojedyńcze samol. na dużych wysokościach i na odległość kilkuset km, bliskie, wykonywane w zasadzie przez klucze samol., na średnich wysokościach, w strefie operacyjnej wojsk npla i r. bojowe, wykonywane na mniejszych wysokościach, zależnie od stopnia przeciwdziałania npla, nad polem walki. W wielu wypadkach r. lot. jest dla dowództwa jedynym środkiem poznawania zamiarów npla i najskuteczniejszym ubezpieczeniem przed zaskoczeniem przez npla . R. naziemne uzupełnia r. lotn. szczególnie w złych warunkach atmosferycznych, w nocy i w pewnych szczegółach, nieuchwytnych z pow.

ROZPÓRKA KADŁUBA

ob. — *Ukośnica kadłuba.*

ROZPÓRKI

części płatowca dające dodatkowe usztywnienie (np. w *skrzydle* poza *dźwigarami*) i pracujące na ściskanie.

ROZPRYSKIWACZE

przyrządy do skażania terenu trwałymi gazami bojowymi, lub opylania roślin śr. dezynsekcyj-



Urządzenie do opylania roślin na Junkersie 33

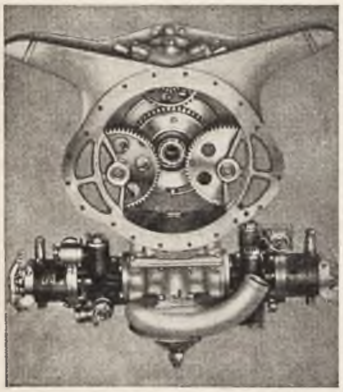
nymi, umieszczone na samol., jako bomby (kształt) albo zbiorniki w skrzydłach lub kadłubie. Pojemność 80—300 litrów.

ROZPYLACZ GAŹNIKA

część *gaźnika* w *komorze mieszankowej*, w kształcie rurki, połączona z komorą pływakową, a wychodząca drugim końcem, o kalibrowanym otworze, w dyszę; otwór jest na poziomie nieco wyższym niż poziom paliwa w komorze pływakowej. Podczas *suwu ssania* paliwo wypływa z komory pływakowej przez r. i miesza się w komorze mieszankowej z powietrzem.

ROZRUSZNIK

in. *starter* — przyrząd do uruchomiania silnika bez obracania śmigła ręcznie. Działanie polega na szybkim przekręceniu wału korbowego, korbą — jak w samochodach — lub za pomocą innych przyrządów, uru-



Rozrusznik Hispano-Suiza

chomianych sprężyną, sprężonym powietrzem itp.

ROZRUSZNIK LOTNISKOWY

przyrząd do uruchomiania silnika na wózku (samochodzie), znajdujący się na lotnisku. Istnieją r. l. mechaniczne, bezwładnościowe, elektryczne itp.

ROZRZUT

zjawisko balistyczne, polegające na tym, że bomby (w lotn.) lub pociski (w broni palnej pl.), wyrzucone lub wystrzelone w jednych i tych samych warunkach, przy jednakowych danych, nie lecą po 1 torze lecz tworzą wiązkę torów; wskutek tego w płaszczyźnie spadku bomb lub w strefie rozprysku pocisków wybuchy (rozpryski) układają się wg pewnych stałych praw w elipsie (elipsoidzie), gęściej przy skrzyżowaniu osi tych figur geometrycznych i rzadziej na skrajach.

RÓJ

szyk zwarty 4—9 samolotów, le-



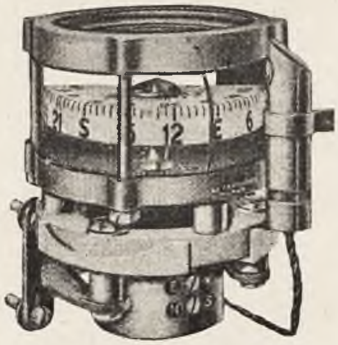
cących zasadniczo klinem.

RÓWNAĆ

wytrącać stopniowo szybkość przy lądowaniu.

RÓŻA BUSOLI LOTNICZEJ

część składowa *busoli lotn.*, służąca do uwidocznienia jej wskazań załodze statku pow. Ma 4



Podwójna r. b. l.

zasadnicze kierunki (N, S, O, E) i 4 — pośrednie (NO, NE, SO, SE), całość podzielona jest na 360°, gęstość podziałki zależy od typu busoli. Istnieją r. b. l. poziome, pionowe i podwójne (poziome i pionowe).

RÓŻA WIATRÓW

podział horyzontu na 360°, gdzie N (płn.) jest 0° (lub 360°), S (pdn.) — 180° E (wsch.) — 90°, O (zach.) — 270° itd.; koło dzieli r. na ósemki i szesnastki (NE, SE... NNE, ENE...).

„RUJYO"

japoński lotniskowiec; wypor-



ność 7.600 t, XII — 127 mm armat pl., 32 samoloty.

RUMPLER

nazwa niem. wytwórni, założ. 1910, budującej przed i podczas wojny światowej wojskowe samoloty tej samej nazwy. W 1913 zbudowała samol. dwumiejscowy typu „Taube" o charaktery-



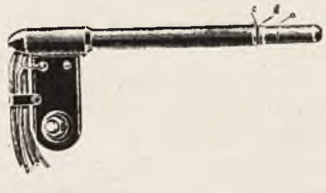
stycznych skrzydłach i usterzeniu, podobnych z obrysu do skrzydeł i ogona gołębia. Rozp. 14 m, dł. 10,3 m, silnik Argus 100 MK, szybk. 90—100 km na godz. Podczas wojny światowej wytwórnia dostarczała samol. myśliwskie (Rumpler D I, silnik B. M. W. 185 MK) oraz rozpoznawczo-bombardujące (Rumpler C. VII, silnik Maybach 260 MK). Samoloty tego typu używane były m. in. do bombard. Londynu. W lotnictwie polskim w czasie wojny 1919—20 istniały R. CI i CVII.

RURKA AERODYNAMICZNA

przyrząd oparty na zasadzie *rurki Pitot*, użytej przez tego uczonego w 1732 do mierzenia szybkości przepływu rzek. Stanowi część składową przyrządów pomiarowych lotn., jak *szybkościomierze* i in.

RURKA BADIN

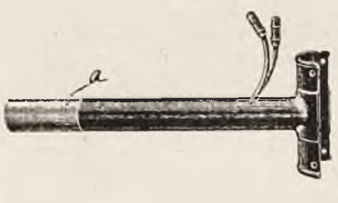
przyrząd do napędu lotn. *szybkościomierza* manometrycznego, składający się z 2 rurek: jednej



z otworami (a), w której się wytwarza ciśnienie statyczne, doprowadzane przewodem do wnętrza karteru szybkościomierza, i drugiej — o specjalnym układzie, gdzie deflektor (b) odbija strumień powietrza, co powoduje wyssanie go z rurki przez szczelinę (c); wnętrze tej drugiej rurki połączone jest przewodem z wnętrzem membrany manometrycznej szybkościomierza. R. B. w odróżnieniu od rurek Pitot i Venturi ma mały opór czołowy, nie może być zatkana śniegiem lub kurzem, nie obmarza, bo ma wewnątrz ogrzewacz elektryczny.

RURKA PITOT

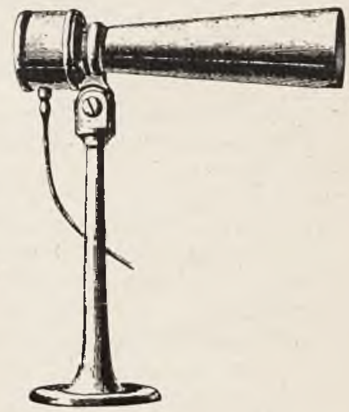
przyrząd, który napędza lotn. *szybkościomierz* manometryczny; składa się z 2 rurek: za-



mkniętej, z otworkami (a), z której przewód doprowadza do wnętrza karteru szybkościomierza ciśnienie statyczne powietrza i otwartej, z której przewód przekazuje nadciśnienie do wnętrza membrany manometrycznej szybkościomierza. Wielkość tego nadciśnienia zależy od szybkości samol.

RURKA VENTURI

przyrząd do napędu lotn. *szybkościomierzy* manometrycznych lub przyrządów żyroskopowych (*skrętomierz, wskaźnik lotu* itp.). Jest otwarta po obu stronach z przewężeniem pośrodku. Przyrząd mierzący podciśnienia dołączony jest do r. V. (przewodem) w miejscu jej zwężenia, ciśnienie statyczne otrzymuje się w przestrzeni obejmującej r. V. (rurka z otworami jak w rurce Pitot). Powietrze w zwężonej części r. V ma prąd najszybszy i pociąga cząsteczki



pow. z przewodu dołączonego w tym miejscu, powodując w nim podciśnienie.

RURY SSĄCE

rury łączące *cylindry* siln. z *gaźnikiem*.

RURY WYDECHOWE

(wydmuchowe)—rury, przez które spaliny wychodzą z *cylindrów* siln. na zewnątrz; mogą być połączone z *kolektorem wydechowym* lub *tłumikiem*.

„RUSSIE" (LA)

półsztywny sterowiec, konstrukcji br. *Lebody*, zbudowany w 1910 dla Rosji.

RYAN

wytwórnia samol. w San Diego, Kalifornia (St. Zjedn. A. P.). Na samol. tych zakładów w 1927



je główne samol. turystyczne. wykonał Lindbergh swój przelot Nowy Jork — Paryż. Produku-

RYBNIK

szkoła szybowcowa L. O. P. P. Okrąg Śląski, wojew. śląskie, pow. rybnicki. Szkolenie do stopnia I.

RZADKOWO

szkoła szybowcowa Poznańskiego Okręgu Kolejowego L. O. P. P. w Rzadkowie pod Chodzieżą, szkolenie do stopnia I i II.

DZIAŁALNOŚĆ FUNDUSZU PRACY

Fundusz Pracy powołany został do życia przez państwo w chwili, gdy Polska „stuknęła" o dno kryzysu i kiedy osiągnięcie skutku w walce z wciąż rosnącym bezrobociem zależało od skupienia wszystkich wysiłków, w ręku jednej instytucji.

Ustawa o Funduszu Pracy z dn. 16 marca 1933 r. wytyczyła mu zasadnicze kierunki działalności, stawiając na pierwszym miejscu „dostarczenie pracy lub środków utrzymania osobom pozbawionym pracy i nie mającym innych środków utrzymania, przede wszystkim drogą uruchamiania robót publicznych, lub robót o znaczeniu publicznym".

W ten sposób roboty publiczne zajęły w działalności Funduszu Pracy miejsce dominujące. Uzupełnieniem akcji zatrudnienia była pomoc doraźna, której prowadzenie w okresie zimowym przekazane zostało od roku 1936/37 Ogólnopolskiemu Obywatelskiemu Komitetowi Pomocy Zimowej Bezrobotnym.

Zakres działalności Funduszu Pracy ulega znacznemu rozszerzeniu w r. 1935, kiedy zostają mu przekazane agendy zlikwidowanego Funduszu Bezrobocia, a więc przede wszystkim publiczne pośrednictwo pracy i zabezpieczenie robotników na wypadek bezrobocia.

Ogół wydatków Funduszu Pracy w roku 1936/37 wyniósł 164,9 milionów zł, z czego na roboty publiczne przypadło 95,7 milionów zł. Sumy, wyłożone przez Fundusz Pracy na finansowanie robót publicznych w ciągu 4 lat jego istnienia, sięgają 313 milionów zł. Przy czym podkreślić należy, iż znaczne kredyty zostały z tego udzielone na zatrudnienie młodzieży, skupionej w Junackich Hufcach Pracy.

O wynikach czteroletniej działalności Funduszu Pracy w dziedzinie finansowania robót publicznych świadczą miliony złotych, wydane na ważniejsze grupy inwestycji, jak: budowa linii kolejowych, dróg bitych, mostów — dróg wodnych oraz na meliorację. Największe sumy zużyte zostały na urządzenie miast, w tym na budowę nawierzchni ulic oraz na wodociągi i kanalizację. Poważną pozycję w wydatkach Funduszu Pracy na finansowanie robót publicznych stanowią, wzniesione kosztem 17,393 tys. zł budowle publiczne, jak szkoły, szpitale i inne oraz budownictwo mieszkaniowe.

Obok robót publicznych na specjalne wyróżnienie zasługuje *publiczne pośrednictwo pracy*. Akcja ta ogarnia coraz szersze rzesze bezrobotnych.

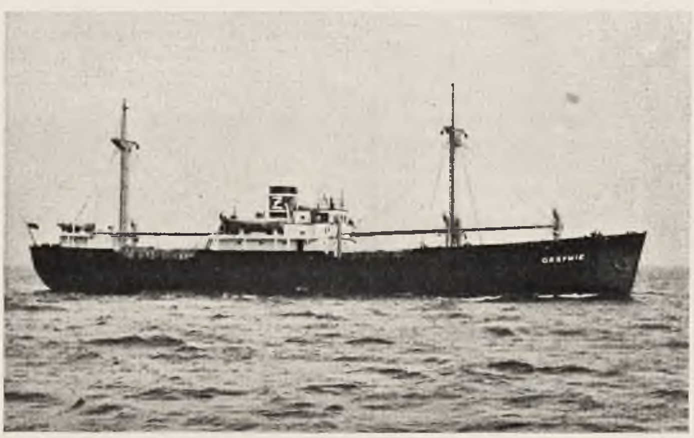
Narastająca od 1936 r. koniunktura i równoczesne powstawanie nowych, tak publicznych jak i prywatnych, warsztatów pracy spowodowały, iż kwestia dostarczania tym warsztatom odpowiedniego pracownika wysunęła się na czoło problemów natury gospodarczej. Popyt na wykwalifikowany materiał ludzki wystąpił ze szczególnym nasileniem w Centralnym Okręgu Przemysłowym i skłonił Fundusz Pracy do uintensywnienia i rozszerzenia publicznego pośrednictwa pracy na tym terenie przez otworzenie ekspozytury dodatkowej i ustanowienie delegatów w punktach o szczególnym nasileniu robót inwestycyjnych.

Ze względu na skomplikowany charakter zagadnienia bezrobocia, jego wieloprzyczynowość i rozmaitość form występowania, Fundusz Pracy nie ograniczył się jedynie do finansowania robót publicznych, lecz rozwinął cały szereg akcyj, mających na celu zwalczanie przyczyn bezrobocia i zapobieganie jemu na przyszłość.

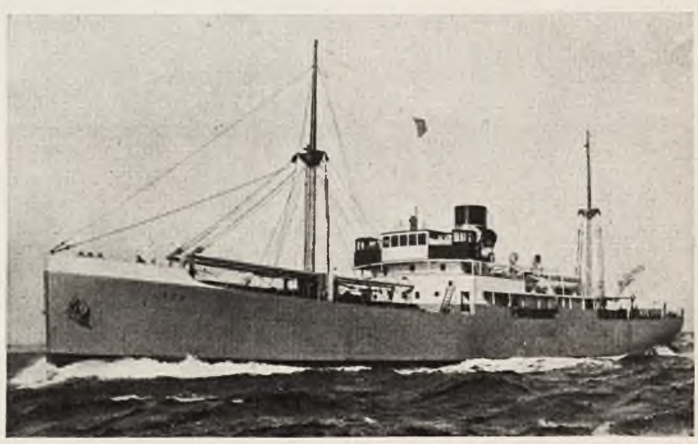
Do akcji tych w pierwszym rzędzie zaliczyć należy *przysposobienie zawodowe* bezrobotnych. Mimo bowiem istniejące bezrobocie w całym szeregu zawodów zaczęto, wraz z ożywieniem życia gospodarczego, odczuwać brak odpowiednio wykwalifikowanych sił roboczych. Przyszedł tu z pomocą Fundusz Pracy, zmierzając do dostosowania struktury zawodowej rynku pracy do potrzeb gospodarczych, przez finansowanie szeregu kursów dla bezrobotnych.

Do akcji specjalnych należy również pomoc *w tworzeniu warsztatów pracy*, polegająca na zakładaniu warsztatów pracy dla ludności pozbawionej ich całkowicie i popieraniu warsztatów już istniejących, następnie zakładanie *ogrodów działkowych*, będących ubocznym źródłem dochodu dla bezrobotnych oraz akcję *kulturalno-wychowawczą* wśród bezrobotnych, a w szczególności wśród młodzieży.

M/s „Oksywie" nowoczesny motorowiec towarowy należący do S. A. Żegluga Polska kursuje na linii Gdynia/Gdańsk — Hamburg — Gandawa. S. A. Żegluga Polska posiada flotę złożoną z 26 statków i holowników o łącznej pojemności 27577 BRT i utrzymuje 9 linii regularnych do Litwy, Łotwy, Estonii, Finlandii, Szwecji, Niemiec, Holandii, Belgii i portów Lewantu. Poza liniami regularnymi eksploatuje S. A. Żegluga Polska szereg statków trampowych, utrzymuje komunikację pasażerską między portami letniskowymi polskiego wybrzeża i eksploatuje trzy magazyny w porcie gdyńskim



S/s „Lech" należący do Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego S. A. w drodze do Londynu. P. B. T. O. utrzymuje regularną komunikację pasażersko-towarową między Gdynią, Gdańskiem a Londynem i Hull oraz Le Havre. Flota Towarzystwa składa się z 4 statków: „Lech", „Lublin", „Lwów" i „Warszawa" o łącznej pojemności 6.871 BRT.



PORT DRZEWNY W GDYNI

Głównymi artykułami masowego eksportu w porcie gdyńskim są: węgiel i drzewo. O ile jednak port węglowy w Gdyni stanowi najstarszą stosunkowo w tym młodym porcie inwestycję, o tyle port drzewny jest dziełem roku 1935. Port drzewny w Gdyni jest położony w północnym basenie i może być śmiało uważany za jeden z największych i najnowocześniejszych portów tego rodzaju na Bałtyku. Doskonałość techniczna portu drzewnego w Gdyni polega na skoncentrowaniu zdolności przeładunkowej na stosunkowo niewielkiej przestrzeni, uzbrojonej starannie w przemyślaną sieć kolejową oraz pearsy (pomosty) dwustronne dla okrętów, co pozwala zorganizować należycie pracę zarówno w dziedzinie starannego selektowania i magazynowania drewna, jak też i przeładunku na statki. Całość powierzchni placu drzewnego wynosi 132 tys. m^2, ogólna długość czynnych nabrzeży wynosi 637 mb, (w czym 210 m nabrzeży betonowych). Obecność 2 pearsów 160 i 140 długości nadaje całemu nabrzeżu portowemu zdolność jednoczesnego ładowania 6 statków o pojemności 3.000 ton, względnie o pojemności większej.

Starannie i wielkim nakładem kosztów zniwelowany plac portu drzewnego jest przecięty 6 równoległymi torami kolei normalnotorowej oraz prostokątną siecią wąskotorowych kolejek portowych. Sieć kolejowa portu drzewnego połączona jest z węzłem kolejowym w Gdyni bocznicą długości ok. 8 km i zaopatrzona w stację przetokową, co umożliwia łatwe manipulowanie wagonami oraz szybkie ich podstawienie do wyładunku. Łączna długość wąskotorowej sieci roboczej wynosi około 9 km a przy jej rozplanowaniu położono specjalny nacisk na uzyskanie wysokiej sprawności w pracach portowych. Cel ten osiągnięto przez wybudowanie licznych rozjazdów w punktach skrzyżowań oraz przez wyposażenie każdego z pearsów w 5 torów z których dwa zewnętrzne służą bezpośrednio do przeładunku a środkowe zostały pomyślane jako tory odpływowe dla próżnych lor.

Rozplanowanie to stanowi wynik drobiazgowych studiów nad organizacją pracy przy przeładunku drzewa. Pojemność użytkowa portu oceniona jest na 1,600 sztapli, tj. ok. 50 tys. m^3 przy jednorazowym skupieniu ładunku na całej przestrzeni. Daje to obraz wysokiej sprawności portu, którego zdolność przeładunkowa wynosi ok. 600 tys. m^3 rocznie.

Portowy plac drzewny uzbrojono należycie w elektryczną sieć oświetleniową, w instalacje wodociągowe i urządzenia przeciwpożarowe, co umożliwia wzorowy porządek na terenie portu.

Port drzewny w Gdyni został wybudowany i oddany do użytku w pierwszej połowie r. 1935 z inicjatywy spółki „Paged“ (Polska Agencja Drzewna). „Paged“ jest jak wiadomo wyłącznym przedstawicielem Lasów Państwowych na rynku wewnętrznym a ponad to spełnia czynności spedycyjne dla państwowego gospodarstwa leśnego.

Dzięki budowie portu Pagedu Gdynia stała się jednym z najważniejszych punktów przeładunkowych dla drewna na Bałtyku. Pamiętać należy, że do r. 1935 eksport drewna odbywał się wyłącznie przez Gdańsk za pośrednictwem firm gdańskich. Dopiero zorganizowanie samodzielnego eksportu przez Lasy Państwowe uniezależniło, po powstaniu portu drzewnego w Gdyni, eksport drewna od monopolu Gdańska.

Jak zaznaczyliśmy wyżej drewno należy do towarów masowych. Jednakże różnorodność sortymentów drzewnych zmusza do zastosowania specjalnych metod pracy. Od sprawności portu drzewnego, do którego zadań należą obok przeładunku także konserwacja i magazynowanie materiałów drzewnych, zależy w dużej mierze dobra opinia polskiego drewna na międzynarodowych rynkach odbiorczych. Otóż pod tym względem port Pagedu cieszy się dużym uznaniem odbiorców zagranicznych, którzy jednogłośnie podnoszą ścisłe dotrzymywanie terminowości wysyłek, jak również należyty załadunek oraz opakowanie ekspediowanych sortymentów drzewnych produkcji Lasów Państwowych, znanych ze swej jakości na dwudziestu kilku rynkach świata.

Drzewo przeznaczone na eksport na molo portowym



Widok ogólny portu drzewnego w Gdyni



PPŁK. PIL. ADAM WOJTYGA: „WOJNA POWIETRZNA W HISZPANII". WARSZAWA, 1938.

NAKŁADEM ZARZĄDU GŁÓWNEGO LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ. TEKST WRAZ Z ILUSTRACJAMI 159 STR.—CENA EGZ. ZŁ 4.50

Trzeci rok trwają walki bratobójcze w Hiszpanii, trzy lata na terenach Madrytu, Barcelony, Toledo i innych miast pięknej niegdyś Hiszpanii międzynarodowy poligon doświadczalny bada swe militarne możliwości.

Dziesiątki tysięcy ofiar bombardowań lotniczych, dzieła sztuki, wspaniałe zabytki architektury w przeciągu minut po prostu ulegają bombom burzącym lub zapalającym. Potężna, nowoczesna broń: lotnictwo gra decydującą rolę w wynikach operacji ziemnych. Społeczeństwo hiszpańskie, nie zorganizowane i nie przygotowane do zagrożeń lotniczych, ponosi ciężkie skutki własnego nieuświadomienia. Komunikaty wojenne z dnia na dzień przynoszą nam na łamach dzienników obrazy straszliwego zniszczenia.

Nie każdy jednak zdaje sobie z tego sprawę. W wielu wypadkach czytając komunikat z frontu hiszpańskiego, traktuje się go jako „coś" odległego „za Pirenejami", jako „coś" co nam w tej chwili nie zagraża, przyglądamy się temu tak jak sensacyjnemu obrazowi w kinematografie i czujemy litość dla ginących bohaterów ekranu.

Zła to metoda, oparta na nieświadomości. Aby tę nieświadomość ukrócić — Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej wydała ostatnio książkę wybitnego fachowca lotniczego ppłk. pil. Adama Wojtygi p. t. „Wojna powietrzna w Hiszpanii".

Treść książki — to nie powieściowe i koloryzowane opowiastki wojenne, lecz rzetelna rzeczywistość. Po przeczytaniu tej pracy otworzą się szerzej oczy na wiele zagadnień, a komunikat wojenny z Hiszpanii w pismach codziennych nie będzie już suchym stwierdzeniem przewagi narodowej czy czerwonej strony wojującej.

Autor w bardzo umiejętny sposób podzielił książkę pod względem treści na 3 zasadnicze rozdziały. W pierwszej części daje zarys historyczny i organizację lotnictwa hiszpańskiego przed i po rewolucji; w drugiej omawia działalność bojową lotnictwa, załączając cały szereg komunikatów wojennych, wyciągając odpowiednie wnioski. Trzecią część stanowi „Obrona przeciwlotnicza" — dla zagadnień L. O. P. P. najciekawsza, — daje w całości pojęcie o stopniu nieprzygotowania ludności wielkich miast do obrony przed nalotem lotniczym i organizowania jej „na gwałt" — po stronie rządowej w kilka miesięcy po rozpoczęciu wojny domowej. W rozdziale tym autor przedstawia sposoby i skutki bombardowania, siłę przebijania bomb lotniczych, organizację służby dozorowania itd. Wreszcie ostatnia część — to wnioski, jakie dały doświadczenia z wojny hiszpańskiej.

Płk pil. inż. Stanisław Kuźmiński, komendant wyższej szkoły lotniczej, w przedmowie do omawianej tu pracy pisze m. in.: „*...uniknąć rozczarowań kosztem innych i wyciągnąć z ich niepowodzeń odpowiednie wnioski. Jeżeli taki skutek będzie miało studium ppłk. pil. Wojtygi, cel jego pracy będzie sowicie opłacony i osiągnięty...*"

Dlatego też książka „Wojna powietrzna w Hiszpanii" winna trafić do rąk każdego zdrowo myślącego obywatela, który nie będzie się rządził przysłowiem: „mądry Polak po szkodzie", lecz w imię hasła rzuconego przez prezesa Zarządu Głównego L. O. P. P. gen. Berbeckiego, że „*zorganizowanym i przygotowanym do obrony przeciwlotniczo - gazowej nic grozić nie będzie*" — stanie na straży wielkich idei L. O. P. P. już w czasie pokoju, a nie dopiero w czasach walki, gdy może być już za późno!

K.



WYDAWNICTWA ZARZĄDU GŁÓWNEGO L. O. P. P.
WARSZAWA – 1938

WYSZŁA Z DRUKU

KSIĘGA PAMIĄTKOWA
„XV-LECIE L.O.P.P."

OZDOBNE WYDAWNICTWO JUBILEUSZOWE
NAKŁADEM ZARZĄDU GŁÓWNEGO L. O. P. P.

Drukowana na trwałym, pięknym papierze, zawiera około 350 kartek w dużym albumowym formacie; ilustrację stanowią ponad 400 doskonałych fotografij z działalności Zarz. Gł., Okręgów, Obwodów i Kół Ligi. Treść składa się z: słowa wstępnego prezesa Zarządu Głównego gen. dyw. inż. Leona Berbeckiego, przedmowy, historii LOPP, wielkich dni LOPP, działalności Zarz. Gł. LOPP, „z terenu" (działalność okręgów LOPP) i listy odznaczonych.



Cena jednego egzemplarza, oprawionego pięknie w libroid z tłoczeniami złotem tytułu na okładce i grzbiecie zł 15.–

Niewielka ilość numerowanych egzemplarzy specjalnych na grubym bezdrzewnym papierze w droższej oprawie – do nabycia po cenie zł 45.– za 1 egzemplarz.

Zamówienia kierować do

ADMINISTRACJI WYDAWNICTW L.O.P.P. WARSZAWA, UL. WIERZBOWA Nr 9 LUB DO OKRĘGÓW L.O.P.P.

KONTO P. K. O. Nr 19.808 **INFORMACJE TEL. 2-66.88**

Major inżynier STANISŁAW MAZUREK

„Balonem do stratosfery"

z przedmową gen. dyw. inż. LEONA BERBECKIEGO

Popularna książka o stratosferze, o celach i korzyściach naukowych lotów do stratosfery oraz innych bardzo ciekawych zagadnieniach z tej dziedziny. Opatrzona wielobarwną okładką i wieloma ilustracjami w tekście

Do nabycia w Wydziale Zaopatrzenia Zarządu Głównego L.O.P.P. – Wierzbowa 9 oraz we wszystkich księgarniach ● CENA ZŁ 3.–

ROZKŁAD LOTÓW—2-31 PAŹDZIERNIKA 1938

CZAS LOKALNY

codz. bez niedz.	12.50	odl.	**Warszawa**	przyl.	11.30	codz. bez niedz
„	14.00	przyl.	**Kraków**	odl.	10.20	„
„	14.20	odl.	**Kraków**	przyl.	10.00	„
„	15.50	przyl.	**Budapeszt**	odl.	8.30	„
codz. bez niedz.	14.00	odl.	**Warszawa**	przyl.	9.50	codz. bez niedz
„	15.10	przyl.	**Katowice**	odl.	8.40	„
codziennie	8.00	odl.	**Warszawa**	przyl.	17.20	codziennie
„	9.20	przyl.	**Poznań**	odl.	16.00	„
„	9.40	odl.	**Poznań**	przyl.	15.40	„
„	10.50	przyl.	**Berlin**	odl.	14.30	„
codz. bez niedz.	13.50	odl.	**Warszawa**	przyl.	9.00	codz. bez niedz
„	15.20	przyl.	**Gdynia**	odl.	7.30	„
„	15.30	odl.	**Gdynia**	przyl.	7.20	„
„	15.50	przyl.	**Gdańsk**	odl.	7.00	„
codz. bez niedz.	8.45	odl.	**Warszawa**	przyl.	12.05	codz. bez niedz
„	10.30	przyl.	**Kowno**	odl.	10.20	„
„	10.30	odl.	**Kowno**	przyl.	10.00	„
„	12.56	przyl.	**Ryga**	odl.	9.55	„
„	13.15	odl.	**Ryga**	przyl.	9.35	„
„	14.30	przyl.	**Tallinn**	odl.	8.20	„
„	14.50	odl.	**Tallinn**	przyl.	8.90	„
„	15.20	przyl.	**Helsinki**	odl.	7.30	„
codz. bez niedz.	9.20	odl.	**Warszawa**	przyl.	13.20	codz. bez niedz.
„	10.50	przyl.	**Lwów**	odl.	11.50	„
„	11.15	odl.	**Lwów**	przyl.	11.30	„
„	13.20	przyl.	**Czerniowce**	odl.	11.25	„
„	13.45	odl.	**Czerniowce**	przyl.	11.00	„
„	15.35	przyl.	**Bukareszt**	odl.	9.00	„
wt. czw. sob.	7.00	odl.	**Bukareszt**	przyl.	16.55	pon. śr. ptk.
„	8.20	przyl.	**Sofia**	odl.	15.35	„
„	8.40	odl.	**Sofia**	przyl.	15.20	„
„	9.55	przyl.	**Saloniki**	odl.	14.05	„
„	10.15	odl.	**Saloniki**	przyl.	13.50	„
„	11.15	przyl.	**Ateny**	odl.	12.50	„
„	11.45	odl.	**Ateny**	przyl.	12.30	„
„	16.15	przyl.	**Lydda**	odl.	8.00	„



INFORMACJE W BIURACH PODRÓŻY, WIĘKSZYCH HOTELACH ORAZ W BIURZE MIEJSKIM P.L.L. LOT, WARSZAWA, Al. Jerozolimskie 35, Telefony 808-50 i 808-60

ZAKŁADOM PRZEMYSŁOWYM

KTÓRE REZYGNUJĄC Z ZAMIESZCZENIA OGŁOSZEŃ UDZIELIŁY SUBWENCJI DLA L. O. P. P. W ZWIĄZKU Z WYDANIEM NINIEJSZEGO NUMERU SPECJALNEGO NA XV-LECIE L. O. P. P., A MIANOWICIE:

Bank Cukrownictwa S. A. — Warszawa
Bracia Bauerertz S. A. — Mijaczów
„Chodaków" S. A. — Warszawa
„Elektrobudowa" S. A. — Łódź
N. Eitingon i S-ka S. A. — Łódź
E. Eisert i B-cia Schweikert — Łódź
Elektrownia w Kielcach S. A.
Elektrownia Miejska w Warszawie
Elektrownia Miejska w Koninie
Fabryka Kabli S. A. — Kraków
„Farmaszkło" Sp. z o. o. — Lwów
Gozimirski i S-ka, Sp. z o. o. — Poznań
Jaques Hauvett, repr. na Polskę pneumatyków „Michelin"
Kaliska Manufaktura Pluszu i Aksamitu S. A.
„Koncern Maszynowy" S. A. — Warszawa
Julian Kraushar Biuro Techniczne — Warszawa
„Kabel Polski" S. A. — Bydgoszcz
Kowalski i Trylski Tow. Akc. — Warszawa
Majde i S-ka — Warszawa
Herman Mayer S. A. — Bydgoszcz
„Natronag" S. A. — Kalety
Okręgowy Zakład Elektryczny m. Kalisza — Kalisz
Polskie Tow. Handlu Kompensacyjnego — Warszawa
„Polchem" S. A. — Toruń
„Plutos" S. A. — Warszawa
Polskie Zakłady „Philips" S. A. — Warszawa
Roman Różycki — Warszawa
Riunione Adriatica di Sicurta — Warszawa
Juliusz Sowadski i S-ka — Kalisz
„Siła i Światło" S. A. — Warszawa
Spółdzielnia „Grupa Techniczna" — Warszawa
Spółka Inżynierów Komunikacji — Warszawa
Sp. Akc. Producentów Krochmalu — Warszawa
Spółdzielnia „Sami Sobie" — Milanówek
Szomański i S-ka, S. A. — Warszawa
Śląskie Zakłady Elektryczne S. A. — Warszawa
Tow. Międzynarodowe Wagonów Sypialnych — Warszawa
Wielkopolska Spółka Dzierżawna — Luboń
„Wołyń" S. A. — Warszawa
„Wiek" S. A. — Warszawa
Zakłady Odkażania Odpadków Włókienniczych — Warszawa
Zarząd Cukrowni „Przeworsk" — Przeworsk
Zarząd Cukrowni „Opole" — Warszawa
Zarząd Cukrowni „Nakło" — Nakło
Zarząd Miejski — Zawiercie
„Złoty Potok" S. A. — Złoty Potok

KOMITET REDAKCYJNY WYDAWNICTWA

SKŁADA NA TYM MIEJSCU JAK NAJSERDECZNIEJSZE PODZIĘKOWANIE

FABRYKA OKUĆ BUDOWLANYCH

BRACIA LUBERT

SPÓŁKA AKCYJNA

WARSZAWA, ZŁOTA 34
TEL. 690-10, 647-35, 528-66, 303-08

NOWOCZESNE OKUCIA

ZJEDNOCZONE FABRYKI ZWIĄZKÓW AZOTOWYCH

W MOŚCICACH I W CHORZOWIE

wyrabiają oprócz **nawozów azotowych i fosforowych** w różnych sortymentach handlowych następujące **produkty chemiczne**

AZOTOWE:
Azot
Amoniak skroplony
Wodę amoniakalną chemicznie czystą
Kwas azotowy chemicznie czysty
Kwas azotowy techniczny (o różnych stężeniach)
Nitrozę
Azotyn sodowy
Saletrę amonową
Saletrę sodową
Saletrę potasową
Salmiak rafinowany
Salmiak sublimowany
Węglan amonu
Siarczan amonu (do celów technicznych)

CHLOROWE:
Chlor ciekły
Ług bielący (podchloryn sodowy)
Herbatox (preparat do tępienia chwastów)
Chlorobenzen
Paradwuchlorobenzen
Ortodwuchlorobenzen
Chloronaftalen
Woskal (wosk syntetyczny)

RÓŻNE:
Karbid
Tlen
Wodór

Adres dla korespondencji: Z. F. Z. A. Chorzów III.

FABRYKA WYROBÓW METALOWYCH

ST. SULIKOWSKI

SPADKOBIERCY

KRAKÓW, UL. LUBELSKA 18. TEL. Nr 12088

ROK ZAŁOŻENIA 1892

Specjalność: wszelkiego typu latarnie sygnałowe dla P.K.P. latarnie uliczne orientacyjne, latarki karbidowe, na oliwę, mieszankę oraz lampy górnicze.

TYLKO Z TYM ZNAKIEM Ć JEST PRAWDZIWA

OD 150 LAT ZNANA PORCELANA

„ĆMIELÓW"

POLSKIE KOPALNIE SKARBOWE

NA GÓRNYM ŚLĄSKU

Sp. Dzierż. Sp. Akc.

W KATOWICACH

Adres: CHORZÓW I, pl. Piłsudskiego 11
Adres telegraficzne: SKARBOFERM - CHORZÓW
Telefon: 409-01

SPRZEDAŻ:
WĘGLA, KOKSU, BRYKIETÓW I SIARCZANU AMONU

Z KOPALŃ:
„KRÓL" W CHORZOWIE, „BIELSZOWICE" I „KNURÓW"

Sp. Akc. GNASZYŃSKIEJ MANUFAKTURY

W GNASZYNIE POD CZĘSTOCHOWĄ

PRZĘDZALNIA, TKALNIA, FARBIARNIA,
WYKOŃCZALNIA JUTY, LNU I KONOPI

Adres dla listów: Częstochowa, skrz. poczt. 116

Adres dla depesz: Gnajuta-Częstochowa

FABRYKA LIN I DRUTU

dawniej

A. DEICHSEL S. A. w Sosnowcu, tel. 621-77 i 621-78,

oraz

Zakłady Przemysłu Stalowego „MEYERHOLD" S. A. w Będzinie,

produkują wszelkiego rodzaju liny stalowe i żelazne dla wszelkich przemysłów, kopalń, lotnictwa, marynarki itd., druty stalowe i żelazne wszelkich wytrzymałości, wszelkich średnic, druty kolczaste i siatki dla różnych celów, oraz wszelkiego rodzaju pilniki od najmniejszych do największych.

TOWARZYSTWO ZAKŁADÓW CHEMICZNYCH **„STREM"** S. A.

ZARZĄD: WARSZAWA, UL MAZOWIECKA Nr 7
Telefony: N-ry 6 35-36, 5.84-30 i 3.03-20
Fabryki w Strzemieszycach, Łodzi, Tarchominie i Lwowie

Kleje kostny i skórny w perełkach, tabliczkach i proszku najwyższej jakości, **Klej skórny bursztynowy, Elasticol** — specjalny klej do fabrykacji gumy, **Tucol** — specjalny wodoodporny klej do fornierowania w prasach hydraulicznych na gorąco, **Klej do pasów, żelatyny techniczne, Spumol** — środek przeciwko pienieniu się kleju, **Gliceryna** — farmaceutyczna, destylowana i dynamitowa, **Oleina, Acidum Oleinicum Redestillatum, Stearyna, Steracid** — do mieszanek gumowych, **Stearyna** kosmetyczna, **Stearyniany: cynku** — techniczny i kosmetyczny, **magnezu** — kosmetyczny, **Glinu, Wapnia i Ołowiu, Olej kopytkowy, Olej kostny, Mączki kostne** nawozowe

Odznaczenia: Dyplom honorowy Ministerstwa Przemysłu i Handlu na Wystawie Sanitarno-Higienicznej w Warszawie w r. 1927, Wielki złoty medal na P. W. K. w Poznaniu w r. 1929, Dyplom honorowy Ministerstwa Przemysłu i Handlu w r. 1929

Porcelana

STOŁOWA: biała i dekorowana
APTECZNA i LABORATORYJNA
ELEKTROTECHNICZNA: instalacyjna jak: izolatory, rolki, tulejki, fajki, rozetki sufitowe itp.
MONTAŻOWA, jak: gniazdka, wyłączniki oprawki, bezpieczniki, armatury hermetyczne itp.
IZOLATORY do wys. nap. do 35.000 V

GIESCHE S. A. FABRYKA PORCELANY KATOWICE — BOGUCICE



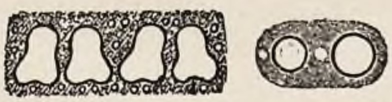


CENTRALNE BIURO SPRZEDAŻY PRZEWODÓW
„CENTROPRZEWÓD" SP. z O. O.
WARSZAWA, KRÓLEWSKA 23
Telefony: 3.40-31, 3.40-32, 3.40-33, 3.40-34

PRZEWODY IZOLOWANE
w wykonaniu przepisowym, oznaczone żółtą nitką S. E. P. z następujących fabryk krajowych:

Fabryka Kabli i Drutu, Sp. z o. o. w Będzinie
Kabel Polski, S. A. w Bydgoszczy
Fabryka Kabli Clement Zahm, Sp. z o. o. w Dziedzicach
Fabryka Kabli, S. A. w Krakowie
Polskie Fabryki Kabli i Walcownie Miedzi, S. A. w Ożarowie
Warsz. Tow. Przemysłowe „Kabel", S. A. w Warszawie
Warszawska Wytwórnia Kabli, S. A. w Warszawie

Warszawska Fabryka Uszczelnień JAN CZYŻ
wł. Jan Czyż i F. Stelmowski
WARSZAWA
Skierniewicka 5. Tel. 212-88



Wszelkie uszczelki samochodowo-lotnicze oraz szczeliwa do maszyn parowych, pomp i kotłów

ELEKTROWNIA OKRĘGU WARSZAWSKIEGO, SP. AKC.
BIURO ZARZĄDU w Warszawie, ul. Świętokrzyska 23, tel. 561-00
WYTWÓRNIA w Pruszkowie, ul. Przejazdowa 22, tel. 22 Pruszków
PODSTACJE: w Szczęśliwicach – tel. 9-18-80
w Żyrardowie – ul. Jaktorowska 6, tel. 65 Żyrardów
w Jeziornie – tel. 53 Skolimów
w Łomiankach — tel. 12 Łomianki
BIURO we Włochach, ul. 11-go Listopada 6, tel. 3-48-01
na Bielanach, ul. Szregera 72, tel. 12-78-97
SALON POKAZOWY w Warszawie, ul. Świętokrzyska 23, tel. 561-00

PRZEMYSŁ CHEMICZNY „BORUTA" SPÓŁKA AKCYJNA
Zgierz, Śniechowskiego 30. • Telefony: Łódź – 195-96, 195-97 i 195-98; Zgierz – 19. • Adres telegraficzny: Boruta Zgierz

Zakłady Spółki istnieją od r. 1889 i w dziale środków dezynfekcyjnych produkują:

Annogen „Boruta", chloraktin „Boruta" i chlorakton „Boruta",
silne środki przeciwzakaźne, nietrujące, zastępujące lizol, karbol, sublimat, jodynę itp.

Główną ich zaletą jest leczenie oparzeń, wywołanych najgroźniejszymi gazami bojowymi z grupy parzących.

W sprzedaży znajdują się preparaty annogenowe i chloraktinowe pod różnymi postaciami, jak annogen „Boruta" i chloraktin „Boruta" w proszku i tabletkach, pasta annogenowa (Anuocerin) chloraktinowa „Boruta", wata i gaza annogenowa i chloraktinowa „Boruta", puder annogenowy i chloraktinowy „Boruta", mydła annogenowe chloraktinowe i chloraktonowe „Boruta" itp.

Wyłączną sprzedaż i eksploatację preparatów annogenowych i chloraktinowych powierzyliśmy firmie
Chemiczno-Farmaceutyczne Zakłady Przemysłowo-Handlowe L. Nasierowski — Warszawa, Kaliska 9.

Warunki prenumeraty w kraju: *rocznie* 10 zł., *półrocznie* 5 zł. *kwartalnie* 2 zł. 50 gr.
Za granicą: *rocznie* 12 frank. szwajc. *półrocznie* 6 frank. szwajc.
Konto czekowe P. K. O. Nr. 7860.
Ceny ogłoszeń: Cała str. 1.000 zł., 1/2 str. 500 zł., 1/4 str. 300 zł.
Barwne na str. IV-tej okładki: Cała str. 1.200 zł., 1/2 str. 600 zł.

Komitet Redakcyjny: Przewodniczący ppłk pil. A. Wojtyga.
Członkowie: płk. inż. K. Moniuszko, mjr inż. S. Mazurek, mjr pil. S. Skarżyński, inż. St. Krasuski.
Redaktor: Karol Koźmiński. *Wydawca: Zarz. Gł. L. O. P. P.*
Redakcja i administracja: Warszawa, Wierzbowa 9, telefon 2-66-88.
Urząd poczt. nadawczy – Warszawa 2. Konto rozrachunkowe Nr 153.

Redakcja rękopisów nie zwraca.

Zakł. Graf. B. Wierzbicki i S-ka, Warszawa, Chmielna 61.


LOPP